[Illu]strierter Deutscher Flotten-Kalender für 1912

Minden i. W. Wilhelm Köhler

Deutsch

Minden i. W.

Deutscher Flotten=Ka

Minden i. W.

Preis M.1–.

Wilhe

Kaiser Wilhelm II. während des Wettsegelns in der Kieler Förde an Bord S. M. J. „Meteor“.

Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender

für 1912

12. Jahrgang

Begründet

von

M. Plüddemann, Kontre-Admiral z. D.

Redigiert von

L. Persius, Kaiserl. Kapitän zur See a. D.

Minden in Westfalen

Druck und Verlag von Wilhelm Köhler.

Ein Urteil

über den

Köhlerschen Illustr. Flotten-Kalender.

Der „Täglichen Rundschau“ vom 28. November entnehmen wir das nachstehende Urteil über den im Verlage von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen in einer Auflage von 130000 Exemplaren erschienenen 11. Jahrgang des „Illustr. Deutschen Flotten-Kalenders für 1911. (Elegant gebunden Preis Mk. 1.—): „. . . Auch diesen neuesten, den 11. Jahrgang, hat der Kaiser entgegengenommen. Das ist bei dem außerordentlichen Interesse und dem Sachverständnis des Herrschers ein vollgültiges Zeugnis dafür, daß trotz des **überaus billigen** Preises das Werk in seiner Eigenart auch **hochgespannten** Ansprüchen der Fachleute genügt. Was der verstorbene Konter-Admiral Plüddemann (der auch u. a. um die Deutsch-Südamerikanische Gesellschaft sich hochverdient machte) ins Leben rief, das hat jetzt als Leiter des Unternehmens der unseren Lesern nicht minder wohlbekannte Kapitän z. S. a. D. Persius in bester Weise fortgesetzt. Charakter, Art und Weise des Ganzen sind ebenso wie die ohne Rücksicht auf die Kosten **tadellose Ausstattung** unverändert geblieben. Seemännische Fachleute, schöngeistige Schriftsteller und Maler haben sich wieder die Hände gereicht, um ein wirklich eigenartiges und — zumal bei dem so **niedrigen Preis unübertreffliches** — Ganzes herzustellen. Auf den Inhalt des „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalenders“ brauchen wir nicht näher einzugehen. Alle Fachleute können das Buch ohnehin nicht entbehren und kennen es zur Genüge. Bemerkt sei aber noch ausdrücklich, daß auch nicht seemännische Leser für die eine Reichsmark kaum ein so reichhaltiges und dabei so hübsch ausgestattetes Buch finden werden, wie dieses.

Hunderte ähnlicher Urteile gehen der Verlagsfirma alljährlich zu!

Beiträge in Form von Manuskripten, Zeichnungen und Photographien gegen Honorarzahlung und Vorschläge zur Verbesserung des Köhlerschen Illustrierten Flotten-Kalenders nimmt die Verlagsfirma Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen, stets gern entgegen. — Für unverlangt eingehende Manuskripte übernimmt der Verlag keinerlei Haftbarkeit. Rückporto ist in jedem Falle beizuschließen.

Vorwort.

Ein kurzes Wort an die verehrten Leser sei gestattet. Vielfache Wünsche wurden mir im Laufe des Jahres in Betreff der weiteren Ausgestaltung des Köhlerschen Flottenkalenders ausgesprochen. Der Eine regte die Aufnahme der Stationsverteilung unserer Schiffe an, der Andere bat die Einstellungsbestimmungen der Offiziersaspiranten und Schiffsjungen zu berücksichtigen, der Dritte findet, daß die neueste Waffe „das Unterseeboot" nicht genügend gewürdigt wird, usw. Mit Freuden begrüßte ich solche Zuschriften, zeugen sie doch von dem Interesse, daß die Leser an unserer Flotte und an dem Kalender nehmen. Jedoch lassen sich nicht alle Wünsche bei dem beschränkten Raum erfüllen. Der Versuch wird gemacht, das Buch nach Möglichkeit in der Form auszugestalten, wie es dem Interesse des Publikums dienlich ist. Um eins herauszugreifen. Es hat keinen Zweck, wie von einer Seite gefordert wurde, in der deutschen Schiffsliste die Namen der Admirale und Kommandanten anzuführen. Sie wechseln im Frühjahr und Herbst. Aus der Marinerangliste, die alljährlich zwei Mal Anfang Mai und November erscheint, sind sie zu ersehen. Diese wenigen Worte werden genügen, um klar zu stellen, daß wohl der beste Wille, den Wünschen der Leser gerecht zu werden, von Seiten der Schriftleitung vorhanden ist, daß er aber von dem zur Verfügung stehenden Raum in Schranken gehalten wird. Betonen möchte ich noch, daß, wie bisher, Vorschläge zur Verbesserung gern entgegengenommen werden, und ferner in Detailfragen Auskunft gegeben wird. Wenn z. B. jemand wissen will, wie es mit der Einführung des 30,5 cm Kalibers in unserer Marine steht, — eine vor kurzem eingelaufene Anfrage — so braucht er nur unter Beifügung des Portos an den Verlag Wilhelm Köhler, Minden i. W. zu schreiben oder auch an meine Adresse, Berlin W. 30, Starnbergerstr. 8, und die Auskunft wird ihm postwendend zugehen.

Persius,
Kapitän zur See a. D.

Inhalts-Verzeichnis.

Text: Seite

Seite

Bilder ohne Text:

Januar

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1. Woche. Von der Beschneid. Christi; Luk. 2, Ep. Gal. 3.				
1	Mont.	**Neujahr**	**Neujahr**	
2	Dienst.	Abel, Seth	Makarius	
3	Mittw.	Enoch, Daniel	Genovefa	4. Jan.
4	Donn.	Methusalem	Titus	2 Uhr
5	Freit.	Simeon	Telesphorus	nachm.
6	Sonn.	Heil. 3 Könige	**Heil. 3 Könige**	**Vollmond.**
2. Woche. Jesus lehrt 12 Jahre alt im Tempel; Luk. 2, Ep. Röm. 12.				
7	Sonnt.	**1. n. Epiph.**	**1. n. Epiph.**	
8	Mont.	Erhard	Severinus	
9	Dienst.	Beatus	Julian	11. Jan.
10	Mittw.	Paulus Eins.	Agathon	9 Uhr
11	Donn.	Hygin	Hygin	vorm.
12	Freit.	Reinhold	Arkadius	**letztes**
13	Sonn.	Hilarius	Gottfried	**Viertel.**
3. Woche. Von der Hochzeit zu Kana; Joh. 2, Ep. Röm. 12.				
14	Sonnt.	**2. n. Epiph.**	**2. n. Epiph.**	
15	Mont.	Maurus	Maurus	
16	Dienst.	Marcellus	Marcellus	19. Jan.
17	Mittw.	Antonius	Antonius	12 Uhr
18	Donn.	Prisca	Petri Stuhlf.	mittags
19	Freit.	Sara	Kanut	**Neu-**
20	Sonn.	Fabian, Seb.	Fabian, Seb.	**mond.**
4. Woche. Von dem Aussätzigen und Gichtbrüchigen; Matth. 8, Ep. Röm. 12.				
21	Sonnt.	**3. n. Epiph.**	**3. n. Epiph.**	
22	Mont.	Vincentius	Vincentius	
23	Dienst.	Emerentiana	Emerentiana	
24	Mittw.	Timotheus	Timotheus	27. Jan.
25	Donn.	Pauli Bek.	Pauli Bekehr.	10 Uhr
26	Freit.	Polykarp	Polykarp	vorm.
27	Sonn.	Joh. Chrys.	Joh. Chrysost.	**erstes Viertel.**
		Kaisers Geburtstag.		
5. Woche. Christus stillt Wind u. Meer; Matth. 8, Ep. Röm. 13.				
28	Sonnt.	**4. n. Epiph.**	**4. n. Epiph.**	
29	Mont.	Valerius	Franz v. Sales	
30	Dienst.	Adelgunde	Martiana	
31	Mittw.	Vigilius	Petr. Nolasc.	

Gedenktage.

1. 1683 Hissen der brandenburgischen Fahne an der Goldküste von Guinea.
3. 1853 Versteigerung von 26 Kanonenbooten der deutschen Flotte durch Hannibal Fischer.
4. 1871 Die Kreuzerkorvette „Augusta" kapert 3 französische Schiffe an der Garonne-Mündung.
9. 1889 Rettung der von Buschiri überfallenen Missionsstation Daressalam durch S. M. S. „Möve".
12. 1900 Gründung des deutschen Schulschiffvereins unter der Schutzherrschaft des jetzigen Großherzogs von Oldenburg
17. 1718 Groß-Friedrichsburg geht für 6000 Dukaten an die Niederlande über.
21. 1903 Zerstörung des venezoelanischen Forts San Carlos durch S. M. Gr. Kreuzer „Vineta".
21. 1904 29 Mann von S. M. S. „Habicht" mit einem Maschinengewehr und einer Revolverkanone erreichen Karibib.
25. 1889 Gefecht des Landungskorps S. M. S. „Sophie" gegen die Aufständigen bei Daressalam unter Führung des Kap.-Leut. Landfermann.
27. 1903 S. M. Kanonenboot „Iltis" erhält den Orden pour le mérite als Bugverzierung.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

20. 1865. Fürst **Friedrich** von **Waldeck**.

27. 1859. **Wilhelm II.**, Deutscher Kaiser u. König von Preußen.

Buß- und Bettage.

26. in Württemberg.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Wassermanns am 21. Januar, 10 Uhr vormittags.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist in den ersten 3 Wochen d. M. ca. $1/2$ Stunde morgens im Südosten sichtbar.

Venus ist anfangs $8^1/_4$, zuletzt nur noch $1^3/_4$ Std. als Morgenstern sichtbar.

Mars ist den ganzen Abend bis weit in die Morgenstunden hinein, anfänglich $11^1/_2$, dann $9^1/_2$ Std. sichtbar.

Jupiter ist anfangs $1^1/_2$, am Ende d. M. $2^3/_4$ Stunden des Morgens am südöstlichen Himmel sichtbar.

Saturn ist von Eintritt der Dämmerung bis in die frühen Morgenstunden sichtbar, zu Anfang 10, am Ende d. M. noch $7^1/_2$ Stunden.

KAISERS GEBURTSTAG.

NOTIZEN JANUAR

Gold

Ober Feuerwerkersmaat.

Februar

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Donn.	Brigitte	Ignatius	3. Febr.
2	Freit.	Mariä Reinig.	**Mariä Rein.**	1 Uhr morg.
3	Sonn.	Blasius	Blasius	**Vollm.**
6. Woche. Von den Arbeitern im Weinb.; Matth. 20, Ep. 1. Kor. 9.				
4	Sonnt.	**Septuagesima**	**Septuagesima**	
5	Mont.	Agatha	Agatha	
6	Dienst.	Dorothea	Dorothea	
7	Mittw.	Richard	Romuald	10 Febr.
8	Donn.	Salomon	Johann v. M.	2 Uhr morg
9	Freit.	Apollonia	Apollonia	**letztes**
10	Sonn.	Scholastica	Scholastica	**Viertel.**
7. Woche. Von vielerlei Acker; Luk. 8, Ep. 2. Kor. 11				
11	Sonnt.	**Sexagesima**	**Sexagesima**	
12	Mont.	Eulalia	Eulalia	
13	Dienst.	Benignus	Benignus	
14	Mittw.	Valentinus	Valentinus	
15	Donn.	Faustinus	Faustinus	
16	Freit.	Juliana	Juliana	
17	Sonn.	Constantia	Donatus	
8. Woche. Jesus verkündigt sein Leiden; Luk. 18, Ep. 1. Kor. 13.				
18	Sonnt.	**Estomihi**	**Estomihi**	
19	Mont.	Susanna	Gabinus	
20	Dienst.	**Fastnacht**	**Fastnacht**	18. Febr.
21	Mittw.	**Aschermittw.**	**Aschermittw.**	7 Uhr
22	Donn.	Petri Stuhlf.	Petri Stuhlf.	vorm.
23	Freit.	Serenus	Serenus	**Neu-**
24	Sonn.	Schalttag	Schalttag	**mond.**
9. Woche. Christi Versuchung; Matth. 4, Ep. 2. Kor. 6.				
25	Sonnt.	**1. Invoc.**	**1. Invocavit**	
26	Mont.	Victorinus	Walburga	
27	Dienst.	Nestor	Alexander	25 Febr
28	Mittw.	**Quatember**	**Quatember**	8 Uhr
29	Donn.	Justus	Romanus	abends **erstes V.**

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen der Fische am 20. Febrruar, 1 Uhr morgens.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist unsichtbar.

Venus. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter ab und beträgt am Ende d. M. nur noch wenig über ½ Stunde

Mars geht immer früher am Morgen unter, ist aber am Ende d. M. noch nahezu 8 Stunden lang zu sehen.

Jupiter steht zu Anfang d. M bei Sonnenaufgang im Meridian; die Dauer der Sichtbarkeit nimmt zu bis auf 3½ Stunden am Ende d. M.

Saturn ist um Mitte d. M. noch 6, am Ende etwa 5 Std. des Abends am westlichen Himmel sichtbar

Gedenktage.

2. 1885 Bestrafung der Rädelsführer der Unruhen an der Sklavenküste in Togo durch S. M. Korvette „Olga".

3 1851 S. M. S. „Merkur" als erstes preuß. Kriegsschiff vor Rio de Janeiro.

8. 1884 S. M. S. „Sophie" schifft in Klein-Popo (Togo) das Landungskorps aus, da die dortigen deutschen Faktoreien von den Eingeborenen bedroht wurden. Nach dem Versprechen, die mit den Deutschen getroffenen Abmachungen inne zu halten, werden zur Sicherheit drei Geißeln an Bord genommen.

6. 1689 Die kurbrandenburgische Flotte besetzt die Krabbeninseln zwischen St. Thomas und Portoriko.

9. 1904 Eintreffen des Marine-Expeditionskorps vor Swakopmund.

10. 1519 Fernando Cortez tritt seine Reise nach Mexiko an.

12. 1899 Spanien tritt die Karolinen und Marianen an Deutschland ab.

13. 1904 Angriff japanischer Torpedoboote auf Port Arthur.

14. 1797 Seeschlacht bei St. Vincent; 15 engl. Schiffe besiegen 27 spanische.

21. 1897 Bombardement auf Kreta durch die vereinigten Flotten.

22. 1744 Die englische Flotte wird bei Toulon von den Franzosen und Spaniern geschlagen.

28. 1653 Dreitägige Seeschlacht bei Portland, Sieg der Engländer über die Holländer.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

25. 1848. König **Wilhelm II.** von **Württemberg.**

Buß- und Bettage.

21. Februar bis 6. April (mit Ausnahme der Sonntage) in Luxemburg, 25. in Bayern und Württemberg.

WINTERREPARATUR.

NOTIZEN

FEBRUAR

Zeugfeldwebel Gold.

März

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Freit.	Albinus	Albinus	
2	Sonn.	Simplicius	Simplicius	
10. Woche [1. Thessal. 4. Ev. Vom kananäischen Weibe; Matth. 15, Ep. Kath. Von der Verklärung Christi; Matth. 17.				
3	Sonnt.	**2. Remin.**	**2. Remin.**	8. März 12 Uhr mittags **Vollmond.**
4	Mont.	Adrianus	Kasimir	
5	Dienst	Friedrich	Friedrich	
6	Mittw.	Fridolin	Victor	
7	Donn.	Felicitas	Thomas v. A.	
8	Freit.	Philemon	Johann de Deo	
9	Sonn.	Franziska	Franziska	
11. Woche. Jesus treibt einen Teufel aus; Luk. 11, Ep. Eph. 5.				
10	Sonnt.	**3. Oculi**	**3. Oculi**	10. März 9 Uhr abends **letztes Viertel.**
11	Mont.	Rosina	Eulogius	
12	Dienst.	Gregor d. G. P.	Gregor d. Gr.	
13	Mittw.	Ernst	Euphrasia	
14	Donn.	Zacharias	Mathilde	
15	Freit.	Christoph	Longinus	
16	Sonn.	Cyriacus	Heribert	
12. Woche. Jesus speist 5000 Mann; Joh. 6, Ep. Gal. 4.				
17	Sonnt.	**4. Lätare**	**4. Lätare**	18. März 11 Uhr abends **Neumond.**
18	Mont.	Anselmus	Cyrillus	
19	Dienst.	Joseph	Joseph	
20	Mittw.	Hubert	Joachim	
21	Donn.	Benedictus	Benedictus	
22	Freit.	Kasimir	Octavian	
23	Sonn.	Eberhard	Otto	
13. Woche. Christi Steinigung; Joh. 8, Ep Hebr. 9.				
24	Sonnt.	**5. Judica**	**5. Judica**	26. März 4 Uhr morg. **erstes Viertel.**
25	Mont.	Mariä Verk.	**Mariä Verk.**	
26	Dienst.	Emanuel	Ludger	
27	Mittw.	Rupert	Rupert	
28	Donn.	Malchus	Guntram	
29	Freit.	Eustasius	Eustasius	
30	Sonn.	Guido	Quirinus	
14. Woche. Christi Einzug in Jerusalem; Matth. 21, Ep. Phil. 2.				
31	Sonnt.	**6. Palmarum**	**6. Palmarum**	

Gedenktage.

1\. 1900 Hissung der deutschen Flagge in Apia (Samoa).

2\. 1900 Gründung des Köhlerschen Illustrierten Deutschen Flotten-Kalenders.

5\. 1872 Errichtung der Marineakademie in Kiel.

6\. 1898 Vertrag zwischen Deutschland und China wegen Kiautschau.

14\. 1899 Errichtung des Admiralstabes der Marine.

16\. 1889 Untergang S. M. SS. „Adler" und „Eber" und Strandung S. M. S. „Olga" vor Apia bei einem Orkan.

17\. 1864 Kapitän Jachmann kämpft bei Jasmund mit „Arkona", „Nymphe" und „Loreley" gegen fünf dän. Schiffe.

27\. 1889 Landungsmannschaften S. M. SS. „Leipzig", „Carola" und „Schwalbe" nehmen Kondutschi (Ostafr.)

31\. 1878 Ein deutsches Geschwader vertritt in Nicaragua erfolgreich berechtigte deutsche Forderungen.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

12\. 1821. Prinzregent **Luitpold** von **Bayern.**

20\. 1878 Fürst **Heinrich XXIV.** von **Reuß ä. L.** Greiz.

Buß- und Bettage.

1\. März bis 6 April (mit Ausnahme der Sonntage) in Luxemburg, 1. in Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, Waldeck und Pyrmont, 6. in Sachsen, 22. in Württemberg, 31. in Hessen.

Jüdischer Kalender:
Die Juden feiern ihr Purim am 8. März.

Am 21. März **Frühlingsanfang,** Tag und Nacht gleich.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Widders, erreicht den Aequator und macht zum ersten Male im Jahre Tag und Nacht einander gleich, d. h. es beginnt der Frühling am 20. März, 12 Uhr mitternacht.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist in der 2. Hälfte d. M. abends im Westen bis 1 Std. sichtbar.

Venus wird mit Ende d. M. unsichtbar.

Mars ist am Ende d. M. nur noch wenig über 6 Stunden sichtbar.

Jupiter. Die Sichtbarkeit nimmt zu, am Ende d. M. bereits über 4 Std. lang in den Morgenstunden zu sehen.

Saturn. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter schnell ab bis auf 2¼ Stunden am Ende d. M.

KOHLENTRIMMEN.

NOTIZEN

MÄRZ

Gold

Vermessungsmaat

April

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Mont.	Theodora	Hugo	1. April 11 Uhr abends Vollmond.
2	Dienst.	Theodosia	Franz v. Paul.	
3	Mittw.	Christian	Richard	
4	Donn.	**Gr. Donnerst.**	**Gr. Donnerst.**	
5	Freit.	**Karfreitag**	**Karfreitag**	
6	Sonn.	Irenäus	Cölestinus	
15. Woche. Christi Auferstehung; Mark. 16, Ep. 1. Kor. 5				
7	Sonnt.	**H. Osterfest**	**H. Osterfest**	9. April 4 Uhr nachm. letztes Viertel.
8	Mont.	**Ostermontag**	**Ostermontag**	
9	Dienst.	Bogislaus	MariaKleophä	
10	Mittw.	Daniel	Ezechiel	
11	Donn.	Hermann	Leo der Große	
12	Freit.	Julius	Julius	
13	Sonn.	Justinus	Hermenegild	
16. Woche. Vom ungläubigen Thomas; Joh. 20, Ep. 1. Joh. 5.				
14	Sonnt.	**1. Quasimodo**	**1. Quasimodo**	17. April 1 Uhr nachm. Neumond.
15	Mont.	Olympiades	Anastasia	
16	Dienst.	Carisius	Drogo	
17	Mittw.	Rudolf	Anicetus	
18	Donn.	Valerian	Eleutherius	
19	Freit.	Hermogenes	Werner	
20	Sonn.	Sulpitius	Viktor	
17. Woche. Vom guten Hirten; Joh. 10, Ep. 1. Petri 2.				
21	Sonnt.	**2. Miser. Dom.**	**2. Miser. Dom.**	24. April 10 Uhr vorm. erstes Viertel.
22	Mont.	Soter u. Cajus	Soter u. Cajus	
23	Dienst.	Georg	Georg	
24	Mittw.	Albert	Adalbert	
25	Donn.	Markus Ev.	Marcus Ev.	
26	Freit.	Kletus	Kletus	
27	Sonn.	Anastasius	Anastasius	
18. Woche. Ueber ein Kleines erfolgende Leiden; Joh. 16, Ep. [1. Petri 2.				
28	Sonnt.	**3. Jubilate**	**3. Jubilate**	
29	Mont.	Sibylla	Petrus M.	
30	Dienst.	Eutropius	Katharin. v. S.	

Jüdischer Kalender: Die Juden feiern ihr Passah am 2., das zweite Passahfest am 3, das siebente Passahfest am 8 und das Passahende am 9. April

Am 1. April sichtbare **Mondfinsternis**, am 17. April sichtbare **Sonnenfinsternis**.

Gedenktage.

2. 1801 Nelson siegt gegen die Dänen bei Kopenhagen.

5. 1849 Das dänische Linienschiff „Christian VIII." wird bei Eckernförde in die Luft gesprengt und Linienschiff „Gefion" genommen.

6. 1886 Hissung der deutschen Flagge auf den nördlichen Salomons-Inseln.

9. 1883 Besitzergreifung von Angra Pequena.

12. 1782 Sieg des englischen Admiral Rodney über die französische Flotte bei Les Saintes nahe Dominica.

16. 1871 Das Deutsche Reich übernimmt die Marine des Norddeutschen Bundes.

21. 1892 S. M. S. „Bussard" bestraft die Eingeborenen von Malala wegen Ermordung Deutscher.

24. 1864 Gefecht der „Grille" (an Bord Prinz Adalbert) bei Dornbusch gegen die dänische Fregatte „Tordenskjold".

27. 1898 Kiautschau wird deutsches Schutzgebiet.

28. 1883 S. M. S. „Iltis" unterdrückt die fremdenfeindliche Bewegung in Swatau (China).

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

2. 1826. Herzog **Georg II.** von **Sachsen-Meiningen.**

9. 1882. Großherzog **Friedrich Franz IV.** von **Mecklenburg-Schwerin.**

27. 1848. König **Otto I.** von **Bayern.**

Buß- und Bettage.

1. bis 6. in Luxemburg, 5 in Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz und Reuß ä L, 19. in Württemberg.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Stiers am 20. April, 12 Uhr mittags.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur wird in den ersten Tagen d. M. wieder unsichtbar.

Venus bleibt unsichtbar.

Mars. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter ab und beträgt am Ende d. M. nur noch 4¼ Stunden.

Jupiter. Die Dauer der Sichtbarkeit wächst bis auf 5 Stunden am Ende d. M. an.

Saturn wird in der zweiten Hälfte d. M. ganz unsichtbar.

IM AUSLANDE

NOTIZEN

APRIL

Silber.

Verwaltersmaat.

Mai

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Mittw.	Philipp,	Philippus, J.	
2	Donn.	Sigismund	Athanasius	1. Mai
3	Freit.	Kreuz. Erfind.	Kreuz. Erfind.	11 Uhr vorm.
4	Sonn.	Florian	Monica	Vollm.
19. Woche. Von Christi Hingange zum Vater; Joh. 16, Ep. Jak. 1.				
5	Sonnt.	**4. Cantate**	**4. Cantate**	
6	Mont.	Dietrich	Joh. v. d. Pf.	
7	Dienst.	Gottfried	Stanislaus	
8	Mittw.	Stanislaus	Michael Ersch.	9. Mai
9	Donn.	Hiob	Gregor Naz.	11 Uhr vorm.
10	Freit.	Gordian	Antoninus	**letztes**
11	Sonn.	Mamertus	Mamertus	**Viertel.**
20. Woche. Von der rechten Betekunft; Joh. 16, Ep. Jak. 1.				
12	Sonnt.	**5. Rogate**	**5. Rogate**	
13	Mont.	Servatius	Servatius	
14	Dienst.	Christian	Bonifacius	
15	Mittw.	Sophia	Sophia	16. Mai
16	Donn.	**Himmelf.**	**Himmelf. Chr.**	11 Uhr abends
17	Freit.	Jodocus	Ubaldus	**Neu-**
18	Sonn.	Erich	Venantius	**mond.**
21. Woche. [Ep. 1. Petri 4. Von der Verheißung des heiligen Geistes; Joh 15. 16.				
19	Sonnt.	**6. Exaudi**	**6. Exaudi**	
20	Mont.	Anastasius	Bernhardin	
21	Dienst.	Prudens	Felix	23. Mai
22	Mittw.	Helena	Julia	8 Uhr
23	Donn.	Desiderius	Desiderius	nachm.
24	Freit.	Esther	Johanna	**erstes**
25	Sonn.	Urban	Urban	**Viertel.**
22. Woche. [Ep. Apostelgesch. 2. Von der Sendung des heiligen Geistes; Joh. 14,				
26	Sonnt.	**H. Pfingstfest**	**H. Pfingstfest**	
27	Mont.	**Pfingstmont.**	**Pfingstmont.**	
28	Dienst.	Wilhelm	Wilhelm	30. Mai
29	Mittw.	**Quatember**	**Quatember**	12 Uhr
30	Donn.	Wigand	Felix	mittern.
31	Freit.	Petronilla	Petronilla	**Voll-mond.**

Jüdischer Kalender:
Die Juden feiern ihr Wochenfest am 22. u. 23. Mai.

Gedenktage.

1. 1898 Vernichtung des spanischen Geschwaders durch die Amerikaner bei Cavite (Philippinen).
2. 1368 Die hanseatische Flotte erobert Kopenhagen und zerstört die Stadt.
3. 1747 Sieg der englischen über die französische Flotte bei Kap Finisterre.
8. 1889 Erstürmung Buschiris Lager bei Bagamoyo (Ostafrika) durch Landungsmannschaften und Schutztruppe.
20. 1756 Seegefecht zwischen Engländern und Franzosen bei Port Mahon.
23. 1899 Gründung der „Schiffbautechnischen Gesellschaft“ in Berlin.
24. 1888 Vermählung d. Prinzen Heinrich von Preußen mit Prinzessin Irene von Hessen.
27. 1847 Gründung der Hamburg-Amerika-Linie.
27. 1905 Seeschlacht bei Tschuschima. Vernichtung der russischen baltischen Flotte durch die Japaner.
28. 1676 Die Flotten Brandenburgs, Dänemarks und Hollands schlagen die Schweden bei Moen und Bornholm.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

6. 1882. Kronprinz **Friedrich Wilhelm** von **Preußen**.
25. 1865. König **Friedr. August** von **Sachsen**.
28. 1832. Fürst **Heinrich XIV.** von **Reuß j. L.**
30. 1871. Fürst **Leopold** von **Lippe-Detmold.**

Buß- und Bettage.

17. in Württemberg, 25., 29., 31. in Luxemburg.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen der Zwillinge am 21. Mai, 12 Uhr mittags.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur bleibt unsichtbar.

Venus bleibt unsichtbar.

Mars geht am Ende d. M. bereits um Mitternacht herum unter und ist dann nur noch 2 Stunden am Westhimmel zu sehen.

Jupiter nähert sich seiner Opposition zur Sonne und glänzt von Mitte d. M. an die ganze Nacht hindurch am südlichen Himmel.

Saturn kommt am 14. d. M. in Konjunktion zur Sonne und bleibt daher unsichtbar.

BEGEGNUNG AUF HOHER SEE.

NOTIZEN

MAI

Gold Signalmaat.

Juni

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Sonn.	Nikomedes	Juventius	

23. Woche. Ev. Christi Gespräch mit Nikodemus; Joh. 3, Ep. Röm. 11. Kath. Mir ist gegeben alle Gewalt; Matth. 28.

2	Sonnt.	**Trinitatis**	**Trinitatis**	
3	Mont.	Erasmus	Klothilde	
4	Dienst.	Carpasius	Quirinus	8. Juni
5	Mittw.	Bonifacius	Bonifacius	4 Uhr
6	Donn.	Benignus	**Fronleichnam**	morg.
7	Freit.	Lucretia	Robert	letztes
8	Sonn.	Medardus ☾	Medardus	Viertel.

24. Woche. Ev. Vom reichen Manne; Luk. 16, Ep. 1. Joh. 4. Kath. Vom großen Abendmahl; Luk. 14.

9	Sonnt.	**1. n. Trinitatis**	**1. n. Trinitatis**	
10	Mont.	Onuphrius	Margareta	
11	Dienst.	Barnabas	Barnabas	
12	Mittw.	Basilides	Basilides	15. Juni
13	Donn.	Tobias	Anton v. Pad.	7 Uhr vorm.
14	Freit.	Elisäus	Basilius	Neu-
15	Sonn.	Vitus ●	Vitus	mond.

25. Woche. Ev. Vom großen Abendmahl; Luk. 14, Ep. 1. Joh. 3. Kath. Vom verlorenen Schaf und Groschen; Luk. 15.

16	Sonnt.	**2. n. Trinitatis**	**2. n. Trinitatis**	
17	Mont.	Volkmar	Adolf	
18	Dienst.	Arnulf	Marc. u. Marc.	21. Juni
19	Mittw.	Gervas. u. Pr.	Gervasius	10 Uhr
20	Donn.	Silverius	Silverius	abends
21	Freit.	Albanus ☽	Aloysius	erstes
22	Sonn.	Achatius	Paulinus	Viertel.

26. Woche. Ev. Vom verlorenen Schaf; Luk. 15, Ep. 1. Petri 5. Kath. Von Petri reichem Fischzuge; Luk. 5.

23	Sonnt.	**3. n. Trinitatis**	**3. n. Trinitatis**	
24	Mont.	Johannes d. T.	Johannes d. T.	
25	Dienst.	Elogius	Prosper	29. Juni
26	Mittw.	Jeremias	Johann u. P.	8 Uhr
27	Donn.	7 Schläfer	Ladislaus	nachm.
28	Freit.	Leo II. P.	Leo II. P.	Voll-
29	Sonn.	Peter u. P.	**Peter u. Paul**	mond.

27. Woche. Ev. Vom Splitter im Auge; Luk. 6, Ep. Röm. 8. Kath. Von der Pharisäer Gerechtigkeit; Matth. 5.

30	Sonnt.	**4. n. Trinitatis**	**4. n. Trinitatis**	

Am 21. Juni Sommersanfang, längster Tag.

Fest-Kalender. (Fürstliche Geburtstage.)

8. 1860. Fürst **Günther Sizzow** von **Schwarzburg-Sondershausen.**

10. 1876. Großherzog **Wilhelm** von **Sachsen-Weimar-Eisenach.**

Gedenktage.

1. 1885 S. M. S. „Augusta" verläßt Perim, seitdem verschollen.
2. 1864 Die Korvette „Gazelle" nimmt den dänischen Schoner „Chin-Chin".
3. 1887 Grundsteinlegung zum Kaiser-Wilhelms-Kanal.
4. 1676 Seeschlacht bei Bornholm (Admiral Niels).
4. 1849 Seegefecht der deutschen Flotte bei Helgoland.
11. 1666 Beginn der Viertageschlacht in der Straße von Dover, in der Admiral Ruyter die englische Flotte besiegt.
13. 1665 Sieg der Engländer über die holländische Flotte bei Lowestoft.
13. 1872 „Vineta" und „Gazelle" besetzen zwei haitianische Korvetten.
17. 1890 Helgoland geht aus englischen in deutschen Besitz über.
17. 1900 Heldenmütig[illegible]ampf des Kanonenbootes [illegible]iltis" während des B[illegible]raufstandes in China.
20. 1895 Eröffnung des Kaiser-Wilhelms-Kanals in Kiel.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des **Krebses**, kommt um Mittag dem Scheitelpunkt am nächsten und bringt die längste Dauer des Tages hervor, d. h. es beginnt der Sommer am 21. Juni, 8 Uhr abends.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur bleibt unsichtbar.
Venus bleibt unsichtbar.
Mars. Die Dauer der Sichtbarkeit beträgt am Ende d. M. nur noch wenige Minuten vor seinem Untergang im Nordwesten.
Jupiter kommt am 1. d. M. in Opposition zur Sonne und ist noch fast bis Ende d. M. die ganze, allerdings nur kurze Nacht hindurch sichtbar.
Saturn wird gegen Ende d. M. auf kurze Zeit des Morgens im Nordosten sichtbar.

Buß- und Bettage.

14. in Württemberg, 1., 28. in Luxemburg.

KIELER WOCHE

NOTIZEN

Juni

Gold.

Bootsmannsmaat

Juli

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Mont.	Theobald	Theobald	
2	Dienst.	Mariä Heims.	Mariä Heims.	
3	Mittw.	Cornelius	Hyacinth	
4	Donn.	Ulrich	Ulrich	
5	Freit.	Anselmus	Numerianus	
6	Sonn.	Jesaias	Jesaias	

28. Woche.
Ev. Von Petri reichem Fischzuge: Luk. 5, Ep. 1. Petri 3.
Kath. Jesus speist 4000 Mann; Mark. 8.

7	Sonnt.	5. n. Trinit. ☾	5. n. Trinitatis	☾
8	Mont.	Kilian	Kilian	
9	Dienst.	Cyrillus	Cyrillus	
10	Mittw.	7 Brüder	7 Brüder	7. Juli
11	Donn.	Pius	Pius	6 Uhr
12	Freit.	Heinrich	Johann G.	nachm.
13	Sonn.	Margareta	Margareta	letztes Viertel.

29. Woche.
Ev. Von der Pharisäer Gerechtigkeit; Matth. 5, Ep. Röm. 6.
Kath. Von den falschen Propheten; Math. 7.

14	Sonnt.	6. n. Trinit. ●	6. n. Trinitatis	●
15	Mont.	Apostel Theil.	Apostel Teil.	
16	Dienst.	Ruth	Maria v. Berge	14. Juli
17	Mittw.	Alexius	Alexius	2 Uhr
18	Donn.	Rosina	Friedericus	nachm.
19	Freit.	Rufina	Vincenz v. P.	Neu-
20	Sonn.	Elias	Margareta	mond.

30. Woche.
Ev. Jesus speist 4000 Mann; Mark. 8, Ep. Röm. 6.
Kath. Vom ungerechten Haushalter; Luk. 16.

21	Sonnt.	7. n. Trinit. ☾	7. n. Trinitatis	☽
22	Mont.	Maria Magd.	Maria Magd.	
23	Dienst.	Apollinaris	Apollinaris	
24	Mittw.	Christine	Christine	21. Juli
25	Donn.	Jakobus	Jakobus	6 Uhr vorm.
26	Freit.	Anna	Anna	erstes
27	Sonn.	Martha	Pantaleon	Viertel.

31. Woche.
Ev. Von den falsch. Propheten; Matth. 7, Ep Röm. 8.
Kath. Von der Zerstörung Jerusalems; Luk. 19.

28	Sonnt.	8. n. Trinitatis	8. n. Trinitatis	○
29	Mont.	Beatrix ○	Martha	29. Juli
30	Dienst.	Abdon	Abdon	5 Uhr morg.
31	Mittw.	Germanus	Ignaz	Vollm.

Jüdischer Kalender: Am 23. Juli Fasten der Juden wegen Zerstörung des Tempels.

Fest-Kalender. Fürstliche Geburtstage.

9. 1857. Großherzog **Friedrich II.** von **Baden.**
19. 1884. Herzog **Karl Eduard v. Sachsen-Koburg-Gotha.**
22. 1848. Großherzog **Adolf Friedrich V.** von **Mecklenburg-Strelitz.**

Gedenktage.

2. 1864 Gefecht preußischer Kanonenboote mit dänischen Schiffen bei Dornbusch.
3. 1898 Vernichtung des spanischen Geschwaders durch die Amerikaner vor Santiago de Cuba.
5. 1676 Sieg der kurbrandenburgischen Flotte gegen die Schweden bei Bornholm.
7. 1565 Seeschlacht zwischen Lübeckern und Dänen gegen Schweden bei Bornholm und Rügen.
10. 1889 Tanga vom Landungskorps des deutschen Geschwaders genommen.
19. 1864 Die dänische Kanonenbootsflottille ergibt sich den Preußen und Oesterreichern.
19. 1870 Kriegserklärung Frankreichs an Deutschland.
20. 1866 Der österreichische Admiral Tegetthoff schlägt die italienische Flotte bei Lissa.
23. 1896 Untergang S. M. S. „Iltis".
30. 1898 Einnahme von Manila durch die Amerikaner.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Löwen am 23. Juli 7 Uhr vormittags.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur bleibt unsichtbar.
Venus bleibt unsichtbar.
Mars wird in den ersten Tagen d. M. ganz unsichtbar.
Jupiter steht in der zweiten Hälfte d. M. schon um Sonnenuntergang herum im Meridian und geht am Ende d. M. schon vor Mitternacht unter; die Dauer der Sichtbarkeit beträgt dann nur noch $2\frac{1}{2}$ Stunden.
Saturn ist sichtbar des Morgens im Nordosten anfangs $\frac{1}{4}$, am Ende d. M, wo er bereits vor Mitternacht aufgeht, über 3 Stunden.

Buß- und Bettage.

7. in Mecklenburg-Schwerin, 12. in Württemberg, 14. in Mecklenburg-Strelitz.

NORDLANDFAHRT

NOTIZEN

JULI

Silber.

Ober-
Maschinistenmaat

August

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Donn.	Petri Kettenf.	Petri Kettenf.	
2	Freit.	Gustav	Portiuncula	
3	Sonn.	August	Stephan Erf.	
32. Woche. [Ep. 1. Kor. 10. Ev. Vom ungerechten Haushalter; Luk. 16. Kath. Vom Pharisäer und Zöllner; Luk. 18.				
4	Sonnt.	**9. n. Trinitatis**	**9. n. Trinitatis**	6. Aug. 5 Uhr morg. letztes Viertel.
5	Mont.	Oswald	Maria Schnee	
6	Dienst.	Verkl. Christi	Verkl. Christi	
7	Mittw.	Donatus	Cajetanus	
8	Donn.	Cyriacus	Cyriacus	
9	Freit.	Romanus	Romanus	
10	Sonn.	Laurentius	Laurentius	
33. Woche. [Ep. 1. Kor. 12. Ev. Von der Zerstörung Jerusalems; Luk. 19. Kath. Der Taubstumme; Mark. 7.				
11	Sonnt.	**10. n. Trin.**	**10. n. Trinit.**	12. Aug. 9 Uhr abends Neumond.
12	Mont.	Klara	Klara	
13	Dienst.	Hippolytus	Hippolytus	
14	Mittw.	Eusebius	Eusebius	
15	Donn.	Mar. Himmelf.	**Mar. Himmf.**	
16	Freit.	Isaak	Rochus	
17	Sonn.	Bilibald	Liberatus	
34. Woche. [Ep. 1. Kor. 15. Ev. Der Pharisäer und der Zöllner; Luk. 18. Kath. Vom Samariter und Leviten; Luk. 10.				
18	Sonnt.	**11. n. Trinitat.**	**11. n. Trinitat.**	19. Aug 6 Uhr nachm. erstes Viertel.
19	Mont.	Sebald	Sebald	
20	Dienst.	Bernhard	Bernhard	
21	Mittw.	Hartwig	Anastasius	
22	Donn.	Philibert	Timotheus	
23	Freit.	Zachäus	Philipp Benit	
24	Sonn.	Bartholomäus	Bartholomäus	
35. Woche. Ev. Der Taubstumme; Mark. 7; Ep. 2. Kor. 3. Kath. Von den zehn Aussätzigen; Luk. 17.				
25	Sonnt.	**12. n. Trinit.**	**12. n. Trinitat.**	27. Aug. 9 Uhr abends Vollmond.
26	Mont.	Samuel	Zephyrinus	
27	Dienst.	Gebhard	Rufus	
28	Mittw.	Augustinus	Augustinus	
29	Donn.	Joh. Enth.	Joh. Enth.	
30	Freit.	Benjamin	Rosa	
31	Sonn.	Paulinus	Raimund	

Gedenktage.

1. 1798 Nelson vernichtet bei Abukir die französ. Flotte.
2. 1801 Nelson vernichtet die dänische Flotte vor Kopenhagen.
4. 1704 Besitzergreifung von Gibraltar durch die Engländer.
8. 1588 Die englische Flotte schlägt die span. Armada bei Calais.
9. 1511 Sieg der Lübecker bei Bornholm.
11. 1718 Vernichtung der spanischen Flotte durch die Engländer b. Kap Passaro.
11. 1900 Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals.
14. 1862 Prinz Heinrich geb.
17. 1870 Gefecht S. M. S. „Grille" u. drei Kanonenboote gegen französische Schiffe bei Hiddensee (Rügen).
20. 1759 Seegefecht zwischen schwedischen u. preußischen Schiffen auf dem Stettiner Haff.
21. 1673 Seeschlacht b. Texel; die verbündeten Flotten Englands und Frankreichs von den Holländern besiegt.
24. 1704 Seesieg der Engländ. über die Franzosen bei Malaga.
25. 1885 S. M. S. „Iltis" hißt die deutsche Flagge auf der Insel Yap.
29. 1900 Inbetriebnahme des deutsch-amerikan. Kabels.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

12. 1852. Fürst Günther von Schwarzburg-Rudolstadt.
19. 1856. Herzog Friedrich von Anhalt.
31. 1871. Herzog Ernst II. v. Sachsen-Altenburg.

Buß- und Bettage.

9. in Württemberg, 14. in Luxemburg.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen der Jungfrau am 23. Aug., 2 Uhr nachm.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur wird Ende d. M. auf kurze Zeit des Morgens im Nordosten sichtbar.

Venus wird zu Ende d. M. auf wenige Min. als Abendstern im Westen sichtbar.

Mars bleibt unsichtbar.

Jupiter. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter ab und beträgt bei dem südlichen Stande des Planeten am Ende d. M. nur noch wenig über $1^3/_4$ Stunden.

Saturn. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt zu bis auf $6^1/_4$ Stunden am Ende d. M.

GESCHWADERMANÖVER

NOTIZEN AUGUST

Silber

Ober Feuermeistersmaat

September

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mondwechsel
36. Woche.				
Ev. Vom Samariter u. Leviten; Luk. 10, Ep. Gal. 3.				
Kath. Vom Mammonsdienst; Matth 6.				
1	Sonnt.	**13.n.Trinitat.**	**13. n. Trinit.**	1. Sept. 2 Uhr nachm. **letztes Viertel.**
2	Mont.	Absalon	Stephan	
3	Dienst.	Mansuetus	Mansuetus	
4	Mittw.	Moses ☾	Rosalia	
5	Donn.	Herkules	Laurentius	
6	Freit.	Magnus	Magnus	
7	Sonn.	Regina	Regina	
37. Woche.				
Ev. Von den zehn Aussätzigen; Luk 17, Ep. Gal. 5.				
Kath. Der Jüngling zu Nain; Luk. 7				
8	Sonnt.	**14.n.Trinitat.**	**14. n. Trinit.**	11. Sept. 5 Uhr morg. **Neumond.**
9	Mont.	Bruno	Gorgonius	
10	Dienst.	Sosthenes	Nikolaus v. T.	
11	Mittw.	Protus ●	Protus	
12	Donn.	Syrus	Guido	
13	Freit.	Amatus	Maternus	
14	Sonn.	Kr. Erhöhung	Kr. Erhöhung	
38. Woche.				
Ev. Vom Mammonsdienst; Matth 6, Ep. Gal. 5.				
Kath. Der Wassersüchtige; Luk. 14.				
15	Sonnt.	**15.n.Trinitat.**	**15. n. Trinit.**	18. Sept. 9 Uhr vorm. **erstes Viertel.**
16	Mont.	Euphemia	Cornel. u. Cyp.	
17	Dienst.	Lambertus	Lambertus	
18	Mittw.	**Quatember** ☽	**Quatember**	
19	Donn.	Januarius	Januarius	
20	Freit.	Fausta	Eustachius	
21	Sonn.	Matthäus Ev.	Matthäus Ev.	
39. Woche.				
Ev. Der Jüngling zu Nain; Luk. 7, Ep. Eph. 3.				
Kath. Das vornehmste Gebot; Matth. 22.				
22	Sonnt.	**16. n. Trinit.**	**16. n. Trinit**	26. Sept. 1 Uhr nachm. **Vollmond.**
23	Mont.	Hoseas	Thekla	
24	Dienst.	Joh. Empf.	Johann Empf.	
25	Mittw.	Kleophas	Kleophas	
26	Donn.	Cyprianus ○	Cyprianus	
27	Freit.	Kosm. u. Dam.	Kosm. u. Dam.	
28	Sonn.	Wenzeslaus	Wenzeslaus	
40. Woche.				
Ev. Der Wassersüchtige; Luk. 14, Ep. Eph. 4.				
Kath. Der Gichtbrüchige; Matth. 9.				
29	Sonnt.	**17.n.Trinitat.**	**17. n. Trinit.**	
30	Mont.	Hieronymus	Hieronymus	

Jüdischer Kalender: Anfang des 5673. Jahres am 12., zweites Neujahrsfest am 13., Fasten-Gedaljah am 15., Versöhnungsfest am 21., Laubhüttenfest am 26., zweites Fest der Laubhütten am 27. September.
Am 23. September Herbstanfang, Tag u. Nacht gleich.

Gedenktage.

1. 1870 Schlacht bei Sedan.
2. 1807 Napoleon zwingt Preußen, seine Häfen gegen England zu sperren.
2. 1860 S. M. Schoner „Frauenlob" geht im Taifun bei Jeddo unter.
5. 1848 Errichtung eines vorläufigen Marinebataillons.
6. 1902 Vernichtung des haitianischen Rebellenkreuzers „Crète à Pierrot" durch S. M. S. „Panther".
11. 1900 Gefecht des Marine-expeditionskorps bei Liang-siang-hsien.
22. 1897 Torpedoboot „S. 26" kentert im Sturm, wobei Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg seinen Tod findet.
23. 1675 Rügen vom Großen Kurfürsten genommen.
30. 1681 Angriff der brandenburgischen Flotte auf die dreimal so starke spanische Flotte bei St. Vincent.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen der Wage, gelangt wieder zum Aequator und macht zum zweiten Male im Jahre Tag u. Nacht einander gleich, d. h. es beginnt der Herbst am 23. Sept, 11 Uhr vorm.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist sichtbar bis zur 2. Hälfte d. M.

Venus. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt langsam zu.

Mars bleibt unsichtbar.

Jupiter ist am Ende d. M. nur noch $^5/_4$ Stunden des Abends am südwestlichen Himmel zu sehen.

Saturn steht in den ersten Tagen d. M. bei Sonnenaufgang schon hoch im Meridian; die Dauer der Sichtbarkeit beträgt am Ende d. M. bereits 9 Std.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

20. 1886. Kronprinzessin Cecilie von **Preußen.**

Buß- und Bettage.

6. in Württemberg, 18., 20., 21. in Luxemburg.

RESERVE HAT RUH'

NOTIZEN SEPTEMBER

Silber

Meistersmaat

Oktober

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Dienst.	Remigius	Remigius	☾
2	Mittw.	Vollrad	Leodegar	3. Okt.
3	Donn.	Jairus ☾	Candidus	10 Uhr
4	Freit.	Franz	Franz	abends letztes
5	Sonn.	Placidus	Placidus	Viertel.

41. Woche.
Ev. Das vornehmste Gebot; Matth. 22, Ep. 1. Kor. 1.
Kath. Vom hochzeitlichen Kleide; Matth. 22.

6	Sonnt.	**18. n. Trinitat.** Erntedankfest	**18. n. Trinit.**	●
7	Mont.	Amalia	Marcus P.	
8	Dienst.	Pelagia	Brigitta	10. Okt.
9	Mittw.	Dionysius	Dionysius	8 Uhr
10	Donn.	Gideon ●	Franz Borgia	nachm.
11	Freit.	Burchard	Burchard	Neu-
12	Sonn.	Maximilian	Maximilian	mond.

42. Woche.
Ev. Der Gichtbrüchige; Matth. 9, Ep. Eph 4.
Kath. Des Königschen Sohn; Joh. 4.

13	Sonnt.	**19. n. Trinitat.**	**19. n. Trinit.**	☽
14	Mont.	Calixtus	Calixtus	
15	Dienst.	Hedwig	Theresa	8. Okt.
16	Mittw.	Gallus	Gallus	3 Uhr
17	Donn.	Florentin	Hedwig	morg.
18	Freit.	Lukas ☽	Lukas	erstes
19	Sonn.	Ferdinand	Petr. v. Alc.	Viertel.

43. Woche.
Ev. Vom hochzeitlichen Kleide; Matth. 22, Ep. Eph. 5.
Kath. Vom Schalksknecht; Matth. 18.

20	Sonnt.	**20. n. Trinit.**	**20. n. Trinit.**	○
21	Mont.	Ursula	Ursula	
22	Dienst.	Cordula	Cordula	26. Okt.
23	Mittw.	Severinus	Joh. v. Cap.	4 Uhr
24	Donn.	Salome	Raphael	morg.
25	Freit.	Crispinus	Crispin	Voll-
26	Sonn.	Amandus ○	Evaristus	mond.

44. Woche.
Ev. Des Königschen Sohn: Joh. 4, Ep. Eph. 6.
Kath. Vom Zinsgroschen; Matth. 22.

27	Sonnt.	**21. n. Trinit.**	**21. n. Trinit.**	
28	Mont.	Simon, Juda	Simon, Juda	
29	Dienst.	Engelhard	Narcissus	
30	Mittw.	Hartmann	Serapion	
31	Donn.	Wolfgang	Wolfgang	

Gedenktage.

1. 1684 Der Große Kurfürst kauft von Raule eine Kriegsflotte.
3. 1759 Beschießung Kolbergs durch die Russen.
7. 1571 Sieg der Spanier über die Türken b. Lepanto.
11. 1797 Niederlage der Holländer bei Camperdown.
12. 1492 Kolumbus entdeckt Amerika.
13. 1644 Niederlage der Dänen zwischen Fehmarn und Laaland.
14. 1806 Schlacht bei Jena und Auerstädt.
14. 1884 Hissung der deutschen Flagge in Jaluit (Marshallinseln)
15. 1850 Entscheidung, daß Eckernförde deutsches Eigentum bleibt.
17., 18., 19. 1813 Schlacht bei Leipzig.
20. 1827 Seeschlacht bei Navarino; Niederlage der ägyptisch-türkischen Flotte.
21. 1805 Nelson schlägt die französische Flotte bei Trafalgar.
22. 1858 Kaiserin Auguste Viktoria geboren.
23. 1678 Die kurbrandenburgische Flotte bombardiert und erobert Greifswald und Stralsund.
27. 1870 Uebergabe von Metz.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

22. 1858. **Auguste Viktoria**, deutsche Kaiserin.

Buß- und Bettage.

4 in Württemberg, 31. in Luxemburg.

Jüdischer Kalender.

Die Juden feiern das Palmenfest am 2, ihr Laubhüttenende am 3. und die Gesetzesfreude am 4 Okt.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Skorpions am 23. Okt. 8 Uhr abends.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist wieder unsichtbar.

Venus. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter langsam zu bis zu annähernd ³/₄ Std. am Ende d. M.

Mars bleibt unsichtbar.

Jupiter ist am Ende d. M. kaum noch ³/₄ Std. d. Abends im Südw. zu sehen.

Saturn Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt weiter zu bis auf 12 Std.

TORPEDOBOOTS-SCHULFAHRT

NOTIZEN ▫ OKTOBER

Gold'

Torpedomaat

November

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
1	Freit.	Aller Heiligen	Allerheiligen	
2	Sonn.	Aller Seelen ☾	Aller Seelen	

45. Woche.
Ev. Vom Schalksknecht; Matth. 18, Ep. Phil. 1.
Kath. Jairi Töchterlein; Matth. 9.

3	Sonnt.	22. n. Trinit. Reformationsfest	22. n. Trinit.	
4	Mont.	Charlotte	Karl Borrom.	
5	Dienst.	Blandina	Emmerich	9. Nov.
6	Mittw.	Leonhard	Leonhard	3 Uhr
7	Donn.	Engelbert	Engelbert	morg.
8	Freit.	Gottfried	4 Gekr. Märt.	Neu-
9	Sonn.	Theodorus ●	Theodorus	mond.

46. Woche.
Ev. Vom Zinsgroschen: Matth. 22, Ep. Phil. 3,
Kath: Vom Unkraut unter dem Weizen, Matth. 13.

10	Sonnt.	23. n. Trinit.	23. n. Trinit.	
11	Mont.	Martin Bischof	Martin Bischof	
12	Dienst	Jonas	Martin P.	16. Nov.
13	Mittw.	Briccius	Stanislaus K.	12 Uhr
14	Donn.	Levinus	Jucundus	mittern.
15	Freit.	Leopold	Leopold	erstes
16	Sonn.	Ottomar ☽	Edmund	Viertel.

47. Woche.
Ev. Jairi Töchterlein; Matth 9, Ep. Kol. 1.
Kath. Vom Senfkörnlein; Matth. 13.

17	Sonnt.	24. n. Trinit.	24. n. Trinit.	
18	Mont.	Gelasius	Otto, Eugen	
19	Dienst	Elisabeth	Elisabeth	
20	Mittw.	Buß- und Bettag		
21	Donn.	Mariä Opfer	Mariä Opfer	
22	Freit.	Alfons	Cäcilia	
23	Sonn.	Clemens	Clemens	

48. Woche. [Ep. 1. Thessal. 4.
Vom Greuel der Verwüstung: Matth. 24,

24	Sonnt.	25. n. Trin. ○ Feier zum Gedächtnis der Gestorbenen	25. n. Trinit.	
25	Mont.	Katharina	Katharina	
26	Dienst.	Konrad	Konrad	24. Nov.
27	Mittw.	Otto	Virgilius	5 Uhr
28	Donn.	Günther	Sosthenes	nachm.
29	Freit.	Eberhard	Saturnin	Voll-
30	Sonn.	Andreas	Andreas	mond.

Gedenktage.

9. 1848 Gründung der preußischen Marine.
9. 1870 Gefecht zwischen „Meteor" und dem französischen Aviso „Bouvet".
11. 1807 England erklärt Frankreichs und seiner Verbündeten Häfen für blockiert.
14 1897 Besitzergreifung von Kiautschau.
14. 1899 Samoa-Vertrag zwischen Deutschland und England.
15. 1824 Die griechische Flotte besiegt bei Candia Ibrahim Pascha von Ägypten
20. 1497 Vasco de Gama umschifft das Kap der Guten Hoffnung.
21. 1806 Kontinentalsperre Napoleon I. gegen England.
25. 1873 S. M. SS. „Friedrich Carl" u. „Elisabeth" zwingen die spanischen Aufständischen zur Herausgabe deutschen Eigentums.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

10. 1858. Erbprinz Heinrich XXVII. von Reuß j. L.
16. 1852. Großherzog Friedrich August v. Oldenburg.
25. 1868. Großherzog Ernst Ludwig von Hessen.

Buß- und Bettage.

1. und 29. in Württemberg; 20. in Preußen, Anhalt, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lippe, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Reuß ä. L., Reuß j. L., Königreich Sachsen, Großherzogtum Sachsen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Schaumburg-Lippe, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck u. Pyrmont, 24. in Baden

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Schützen am 22. November, 5 Uhr nachm.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur bleibt unsichtbar.
Venus ist Mitte d. M. 1, am Ende 1¾ Std. des Abends im Südwesten sichtbar.
Mars bleibt unsichtbar.
Jupiter wird in der zweiten Hälfte ganz unsichtbar.
Saturn kommt am 23. d. M in Opposition zur Sonne und ist die ganze Nacht hindurch sichtbar.

ÜBUNGSFAHRT.

NOTIZEN

NOVEMBER

Gold

Exerzier-Unteroffizier.

Dezember

Datum und Wochentage		Evangelischer Kalender	Katholischer Kalender	Mond-Wechsel
49. Woche. [Ep. Röm. 13. Ev. Christi Einzug in Jerusalem; Matth. 21, Kath. Von den Zeichen des jüngsten Tages; Luk. 21.				
1	Sonnt.	**1. Advent** ☾	**1. Advent**	1. Dez. 12 Uhr mittags **letztes Viertel.**
2	Mont.	Candidus	Bibiana	
3	Dienst	Cassian	Franz Xaver	
4	Mittw.	Barbara	Barbara	
5	Donn.	Abigail	Sabbas	
6	Freit.	Nikolaus	Nikolaus	
7	Sonn.	Agathon	Ambrosius	
50. Woche. [Ep. Röm. 15. Ev. Von den Zeichen des jüngsten Tages; Luk. 21, Kath. Johannes im Gefängnis; Matth. 11.				
8	Sonnt.	**2. Advent** ●	**2. Adv. M. E.**	8. Dez. 6 Uhr abends **Neumond.**
9	Mont.	Joachim	Leokadia	
10	Dienst	Judith	Melchiades	
11	Mittw.	Damasus	Damasus	
12	Donn.	Epimachus	Epimachus	
13	Freit.	Lucia	Lucia	
14	Sonn.	Nikasius	Nikasius	
51. Woche. [Ep. 1. Kor. 4. Ev. Johannes Botschaft an Christum; Matth. 11, Kath. Johannes Zeugnis; Joh. 1.				
15	Sonnt.	**3. Advent**	**3. Advent**	16. Dez. 9 Uhr abends **erstes Viertel.**
16	Mont.	Ananias ☽	Adelheid	
17	Dienst	Lazarus	Lazarus	
18	Mittw.	**Quatember**	**Quatember**	
19	Donn.	Abraham	Nemesius	
20	Freit.	Abraham	Ammon	
21	Sonn.	Thomas	Thomas	
52. Woche. Ev. Johannes Zeugnis; Joh. 1, Ep. Phil. 4. Kath. Im 15. Jahre der Regierung Tiberii; Luk. 3				
22	Sonnt.	**4. Advent**	**4. Advent**	24. Dez. 6 Uhr morg. **Vollmond.**
23	Mont.	Dagobert	Victoria	
24	Dienst	Adam, Eva ☺	Adam, Eva	
25	Mittw.	**Heil. Christf.**	**Heil. Christf.**	
26	Donn.	**Stephanus**	**Stephanus**	
27	Freit.	Johannes	Johannes	
28	Sonn.	Unsch. Kindlein	Unsch. Kindlein	
53. Woche. Von Simeon und Hanna; Luk. 2, Ep. Gal. 4.				
29	Sonnt.	**n. Weihn.** Jon.	**n. Weihn.** Th.	30. Dez. 9 Uhr abends **l. Viert.**
30	Mont.	David ☾	David	
31	Dienst.	Sylvester	Sylvester	

Am 22. Dezember Wintersanfang, kürzester Tag.

Buß- und Bettage.
18., 20., 21., 24. in Luxemburg, 27. in Württemberg.

Gedenktage.

1. 1852 Versteigerung von 6 Dampfkorvetten der deutschen Bundesflotte.

2. 1870 Schlacht bei Orleans.

2. 1888 Blockade v. Sansibar.

6 1897 Ultimatum der Schulschiffe „Stein“ und „Charlotte“ an die Regierung in Port au Prince.

7. 1904 Zerstörung der russischen Port-Arthur-Flotte.

10. 1652 Sieg der Holländer über die Engländer in der Seeschlacht bei Dover.

16. 1658 Uebergang des Großen Kurfürsten nach Alsen.

16. 1900 Untergang des Schulschiffes „Gneisenau“.

17. 1899 Gründung eines deutschen Schulschiffvereins.

20.—22. 1884 Unterdrückung des Negeraufstandes in Kamerun.

20. 1902 Verhängung der Blockade über Venezuela.

22. 1884 S. M. S. „Olga“ schießt Belltown (Kamerun) in Brand.

24. 1888 Strafzug gegen die Eingeborenen der Hermit-Inseln.

Himmels-Erscheinungen.

Die **Sonne** tritt in das Zeichen des Steinbocks, hat um Mittag den größten Abstand vom Scheitelpunkt und bringt den kürzesten Tag hervor, d. h. es beginnt der Winter am 22. Dezember, 6 Uhr morgens.

Sichtbarkeit der Planeten.

Merkur ist in der zweiten Hälfte d. M. morg. im Südosten bis zu 3/4 St. sichtbar.

Venus. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt zu bis auf 3 St. am Ende d. M.

Mars bleibt unsichtbar.

Jupiter bleibt unsichtbar.

Saturn. Die Dauer der Sichtbarkeit nimmt wieder ab bis auf 11 1/2 Std. am Ende d. M.

Fest-Kalender.

Fürstliche Geburtstage.

8. 1857. Herzog **Johann Albrecht** von **Braunschweig.**

WEINNACNTEN AN BORD.

NOTIZEN DECEMBER

Gold

Hoboistenmaat.

W. Strombeck.

Weshalb schafft sich Deutschland eine starke Flotte?

Die landläufige Form, in der diese Frage bisher beantwortet zu werden pflegte, lautet: Für den Schutz der Deutschen im Ausland, für den des Handels und der Kolonien und zur Verteidigung seiner Küsten.

Da dann von manchem mit Recht gesagt wurde, aber unsere Flotte kann doch in ihrer jetzigen und auch in ihrer in absehbarer Zeit zu gewärtigenden Stärke dieser Aufgabe nicht genügen, so begründete man die Existenz und den weiteren Ausbau unserer Seemacht durch die Formel: „Sie hat so kampfkräftig zu sein, daß es auch für den stärksten Gegner ein Risiko bedeuten muß, ihr den Fehdehandschuh hinzuwerfen.“ — —

Diese Fassung schließt nun allerdings recht dehnbare Begriffe in sich.

Fürst Bülow sagte einst: „Wir schaffen unsere Marine nach dem Flottengesetz, ganz gleichgültig, was andere Nationen tun. Wir bauen unsere Kriegsschiffe, ohne dabei an eine Macht, als uns feindlich gesinnt, zu denken.“

Es bedarf nicht der Erläuterung, daß dieser Ausspruch nicht ohne Weiteres jedermann einleuchtend sein wird. — — Jedes waffentragende Volk muß seine Rüstung nach der des voraussichtlichen Gegners bemessen.

Auf See ist nicht nur die Quantität und Qualität der fremden Schiffe maßgebend, nein, sogar bis ins Detail hinein ist man gezwungen sich sogar hinsichtlich der zu erbauenden Typen nach seinen Rivalen zu richten. Die Notwendigkeit den feindlichen mindestens ebenbürtige Schiffe zu bauen, bleibt das Leitmotiv jeder verständigen Flottenbaupolitik.

Wenn England nun z. B. statt der 5, wie in diesem Jahr, 10 Dreadnoughts bauen würde, so würden unsere 4 jetzt neu auf Stapel gelegten Schlachtschiffe, 3 Linienschiffe und ein Linienschiffskreuzer doch nicht genügen, um das Niveau des Risikos, das mit einem Angriff auf unsere Flotte verbunden sein soll, zu halten. Wir wären gezwungen, entgegen unserm Flottengesetz, mehr Schiffe zu bauen. Andererseits, wenn dort drüben kein Kiel mehr gestreckt wird, so würde es den Völkerfrieden bedrohen, wollten wir in unserer Rüstung fortfahren. —

Schafft England 30 000 Tonnen Schiffe, so wäre es verkehrt, wollten wir nur weiter 18 000 Tonnen große Fahrzeuge konstruieren. Wir müssen eben auch hier folgen. Es hieße eine Vogel-Strauß-Politik treiben, wollten wir uns der Erkenntnis verschließen, daß die Macht, wegen der wir unsere Flotte

mehr stärken müssen, England ist. Wir wissen, daß die Furcht vor einer Invasion, die vor zwei Jahren bei unseren Vettern jenseits des Kanals spukte und die nun erfreulicherweise gewichen ist, lächerlich war, weil auch selbst bei einer Vereinigung unserer mit einer anderen Flotte, die englische Seemacht nie niedergerungen werden kann.

Zudem, wer sollte uns helfen, England zu Boden zu zwingen?

Wenn es gelänge, würde unser Volk allmächtig, der Tyrann der Welt werden. Alle anderen Nationen haben ein Interesse, daß dieser Fall nicht eintritt. Im Gegenteil. Frankreich würde

S. K. H. Prinz Adalbert von Preußen, Kommandant des Torpedoboots „S 142" mit seinen Offizieren und Deckoffizieren.

sich auf Seite Englands schlagen, wenn es zu einem Konflikt kommt, wie es ja schon wegen der „Entente cordiale" selbstverständlich ist.

Es braucht hier nicht langatmig der Beweis geführt zu werden, daß unsere Flotte vorläufig niemals daran denken kann, England zu besiegen. Aus jeder Flottenliste entnimmt selbst der Laie, daß Englands Seemacht mindestens dreimal so stark ist, als die unsrige.

Nun wird man fragen: „Wenn Deutschland nicht imstande

ist Großbritannien chancenvoll gegenüber zu treten, warum baut es da überhaupt Kriegsschiffe?" — — Die deutsche Flotte ist allerdings nicht so machtvoll, und wird es menschlichen Ermessens nach auch nie werden, England je ernstlich bedrohen zu können, jedoch ist sie schon jetzt so stark, um die englische Politik zur Vorsicht zu nötigen. Sie zwingt England in der Welt einigermaßen auf das deutsche Reich Rücksicht zu nehmen, und das ist es, was wir zu erstreben suchen, warum wir Kriegsschiffe bauen, und weiter bauen müssen.

Hätten wir keine Flotte, so würde England heute schrankenlos all überall seinen Willen durchsetzen. Die Vereinigten Staaten, Frankreich, Rußland, die Türkei und Japan haben indirekt einen Vorteil vom Vorhandensein der deutschen Flotte. England muß sich hüten, diese Nationen vor den Kopf zu stoßen; da sonst die Gefahr entstünde, daß Deutschland an ihnen einen Bundesgenossen mit ausgesprochener antienglischer Spitze gewönne. Ein Beispiel! Lord Palmerston sagte einst, Marokko sei wertvoller als Aegypten, und dennoch verzichtete England nun zu Gunsten Frankreichs darauf, obgleich es dort erhebliche Interessen hat. Vor 40 Jahren konnte es dagegen den Franzosen noch ein Faschoda bieten!

Ebenso war es beim Panama=Kanal. England wagte nicht aufzubegehren, als im verflossenen Jahre die Befestigung der Wasserstraße von den Vereinigten Staaten beschlossen wurde, trotzdem es die früher abgeschlossenen Verträge höchst zweifelhaft erscheinen lassen, ob der Kanal überhaupt befestigt werden darf.

Aus dem ottomanischen Reich löste sich England zwei kostbare Perlen, Aegypten und Cypern. Wie gern würde es das ganze Reich einstecken!

Und in neuester Zeit, die Erfolge Deutschlands in seiner Orientpolitik, die der Potsdamer Zusammenkunft und der Abschluß der Bagdad Verträge! Wären sie möglich gewesen, wenn wir gänzlich ohnmächtig zur See dastünden? Nur der Starke ist als Freund begehrt und als Feind gefürchtet. Gewiß, die deutsche Flotte ist gegen die englische genommen, nicht viel mehr, als eine Wespe gegen ein starkes Getier. Aber der Stich der Wespe kann auch für den Stärksten verhängnisvoll wirken! Da wird er sich hüten, sie zu reizen!

Jetzt spricht man viel von einer Annäherung Deutschlands an Großbritannien. Eine solche wird hauptsächlich angestrebt, um die Flottenkosten, die durch das Wettrüsten der beiden Nationen in den letzten Jahren rapide anschwollen, herabzumindern. Die Anregung geht von England aus. Jedenfalls ein Zeichen, wie die deutsche Flotte schon in ihrer heutigen

Stärke einen wohltätigen Druck ausübt. Mit dem Starken verträgt man sich besser gütlich! Der Schwache wird von den Engländern unterdrückt, das lehrt die Geschichte dutzendfach. Der englischen Politik gegenüber ist Vorsicht geboten. Schon der große Königsberger Philosoph Kant sagte: „Die englische Nation als Volk betrachtet ist das schätzenswerteste Ganze von Menschen untereinander. Aber als Staat gegen fremde Staaten der verderblichste, gewalttätigste, herrschsüchtigste und kriegserregenste von allen." — —

Heute steht der vierte Teil der Erdoberfläche unter englischer Krone. Soll es so weiter gehen? — — Wer kann Widerstand leisten, wenn England z. B. China occupieren wollte? Das konnte man noch vor 10 Jahren fragen. Aber seit eine starke deutsche Flotte existiert, sind das Fantasien.

Wie Frankreich und die Vereinigten Staaten, so müssen auch die Türkei, China und Japan mit Vorsicht behandelt werden. — Man wird vielleicht einwenden, dann bauen wir also unsere Flotte zum größten Teil zu anderer Nationen Nutzen? Keineswegs. Wir schützen indirekt andere Interessen, aber selbstverständlich stehen die unsrigen im Vordergrund.

Weshalb baut Deutschland Kriegsschiffe?

Wir haben gesehen, lediglich zur Wahrung seiner Interessen und des Weltfriedens. Wir denken nicht daran, England zu bekriegen. Die lange Friedensperiode des deutschen Reiches spricht für sich selbst. Wozu sollten wir England befehden? Erstens können wir, wie wir sahen, kaum auf einen Erfolg in einem kriegerischen Konflikt hoffen, und zweitens, wozu nützte es uns, wenn wir den nahezu unmöglich dünkenden Fall annähmen, es gelänge uns? Das würde für uns den größten Schaden bedeuten, so paradox es klingt, denn ein Sieg über England würde uns alle Völker auf den Hals bringen. Niemals konnte sich ein Reich längere Zeit auf dem Weltenthron halten. Ludwig der 14te wurde niedergekämpft, ebenso wie Napoleon. — — Und das Gleiche würde für Großbritannien zutreffen. Ein von den Engländern besiegtes Deutschland — selbstverständlich auch eine menschlicher Berechnung nach vollkommene Unmöglichkeit — würde eine noch viel größere Gefahr für den Sieger bedeuten, als nur ein rüstendes Deutschland. Machen wir uns noch klar, wieviel hat England in einem Krieg zu verlieren, und wieviel Deutschland? —

Auch wenn unsere Flotte von den Meeren gefegt, der gesamte Handel vernichtet und die Kolonien genommen wären, wird unser Reich nicht zu bestehen aufhören. Unsere Armee ist ein zu starkes Bollwerk gegen jeden feindlichen Angriff. Sie wird keinen Fuß Landes preisgeben. Unser Grund und Boden,

unsere Landwirtschaft vermögen uns schlimmstenfalls zu ernähren. Dringend nötige Nahrungs- und Genußmittel von Uebersee, wie auch Rohmaterialien für die Industrie können wir, wenn auch beschränkt, auf dem Landweg erhalten. Unsere Nation würde sich aber vor allem, ähnlich wie die Preußen 1813, aufraffen und Güter über Güter auf dem Altar des Vaterlandes opfern. Schiffe über Schiffe würden auf unseren Werften entstehen, und wir ruhten nicht eher, als bis die Scharte ausgewetzt wäre und unsere Flagge sich wieder geachtet auf dem Ozean zeigen könnte.

Ein 62 Millionen Volk von einer urwüchsigen Kraft und Tüchtigkeit, wie sie ihresgleichen auf Erden sucht, und von einer alles überwindenden Vaterlandsliebe beseelt, wie das unsrige, das treu zu seinem Herrscherhause steht. läßt sich nicht dauernd in Fesseln schlagen!!!

Das alles wissen unsere Neider und Widersacher recht wohl! — — — —

Und dort drüben, über den Wassern der Nordsee? Großbritannien steht und fällt mit seiner Flotte. Ein Landheer, das überhaupt in Betracht käme, ist nicht vorhanden. Erleidet die Flotte die geringste Schlappe, so wird sich eine gewaltige Panik der Bevölkerung bemächtigen. Das Volk wird in Sorge um seine Existenz, weil das Land in Bezug auf die Nahrungs- und Erwerbsmöglichkeit fast gänzlich vom Auslande abhängig ist, voraussichtlich revolutionieren und die Regierung zwingen unter allen Umständen Frieden zu schließen. Man fürchtet ferner, daß die Kolonien vom Mutterlande abfallen könnten. Sicher ist aber, daß der Handel eine gewaltige Schädigung erleiden würde. Deutschland und England sind gegenseitig die besten Kunden. Handel und Industrie beider Länder werden im Konfliktfall enorm geschädigt werden. Ja, sie werden fast gänzlich stillstehen.

Der lachende Dritte würden die Vereinigten Staaten von Nordamerika und alle die anderen Nationen sein, falls sie nicht in das blutige Ringen der beiden blutsverwandten Völker mit hineingezogen würden.

Kurz, keine größere Torheit gäbe es auf Erden, als wollten sich Engländer und Deutsche befehden. Für keinen von beiden könnte ein Nutzen aus dem Streit entspringen, wohl aber für beide der größte Schaden.

Trotzdem darf man nie auf die Vernunft bauen! Kriege kommen heut über Nacht! Man denke nur an Japan und Rußland vor nunmehr 7 Jahren.

Obwohl für Deutschland und England und all die andern Völker die Welt genug Raum bietet um sich im Handelswett-

bewerb zu betätigen, kann doch plötzlich, trotz aller Verstandesgründe für friedfertige Beziehungen, eine Frage des Zwistes auftauchen, die sich nur durch die Waffen entscheiden läßt. Deshalb müssen wir auf der Hut sein, unser Pulver trocken und unser Schwert scharf halten, solange — — bis der Weltfriede seinen Einzug auf Erden gehalten hat! . . Mit ihm liebäugelt man neuerdings stark. Gewiß wäre ein solcher erwünscht. Aber ist in absehbarer Zeit zu erwarten, daß sich das menschliche Geschlecht von Grund auf ändern wird? Die Leiden

Das von S. K. H. dem Prinzen Adalbert von Preußen befehligte Torpedoboot „S 142".

schaften müßten schwinden, die Interessen sich konfliktlos gestalten, die sittlichen und politischen Anschauungen müßten Allgemeingut geworden sein. Können wir, dürfen wir hoffen, daß sich solche gewaltigen Umwälzungen gerade heute vollziehen werden, wo noch allerorten unendlicher Zündstoff lagert, wo die Welt noch längst nicht endgültig verteilt ist, wo der Streit um die Herrschaft auf dem stillen Ozean, um die immerhin mögliche Aufteilung Chinas, um den Besitz weiter afrikanischer Landesteile längst nicht als beseitigt gelten darf? Schon Tacitus sagte: „Es gibt keinen Krieg für die Völker ohne Waffen, noch Waffen ohne Löhnung, noch Löhnung ohne Steuern." Weitere Rüstungen bedeuten für uns den Frieden. Die Steuerlasten sind groß. Das wird niemand leugnen. Aber die Ausgaben für Heer und Marine stellen nur eine minimale Friedensversicherungs-Prämie dar, die sich schon des öfteren glänzend bezahlt gemacht hat.

Die deutsche schimmernde Wehr in Waffen bewahrte Europa noch kürzlich vor einem Völkerkrieg und im besonderen ist keine Flotte, so groß, wie sie auch sein mag, so teuer, wie ein Krieg! —

Wir schützen uns also am besten vor ihm, indem wir unsere Seemacht stärken. — —

Geschrieben im Mai 1911. L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Die Flaggen des internationalen Signalbuchs.

(Siehe farbige Separattafel zwischen Seite 64/65.)

Das heute von allen Nationen gebrauchte Signalsystem ist ursprünglich von dem bekannten Erzähler vieler Seegeschichten, dem englischen Kapitän Marryat erfunden. Nach einigen Verbesserungen stellt es sich nun in folgender Gestalt dar. Es besteht aus 18 Flaggen, von denen allerdings nur die viereckigen den eigentlichen Namen „Flaggen" führen, während die dreieckigen „Wimpel" und die gespaltene Flagge „Stander" genannt werden. Die 18 Flaggen werden nach den Konsonanten des Alphabets bezeichnet. Mit ihnen lassen sich 78642 Gruppen bilden. Nur 4 Farben kommen zur Anwendung, weiß, rot, gelb, blau, weil diese Grundfarben sich am besten auf weite Entfernungen erkennen lassen. Das internationale Signalbuch erscheint heute in allen Sprachen seefahrender Völker in der gleichen Form, so daß es also einer Besatzung, die nur deutsch versteht, wohl möglich ist, sich mit einer, die nur der englischen Sprache mächtig ist, zu verständigen.

Das Signalbuch zerfällt in 4 Abteilungen. In der ersten sind die Signale enthalten, die zur Ausführung nur „ein" Flaggenzeichen benötigen. So bedeutet der Wimpel „C" „ja", der Wimpel „D" „nein". Die zweite Abteilung umfaßt die aus 2 Flaggen herzustellenden 306 Signale. In der ersten Gruppe — mit 3 Flaggen — befinden sich z. B. „Achtungs-" und „Aufforderungsmitteilungen", wie „J D" = „Achtung, Ihr Kurs ist gefährlich". In der dritten Abteilung, in der 1896 Signale aufgeführt sind, findet man Sätze, die allgemein Int...

essantes enthalten, wie z. B. „C G S" = „man erwartet Krieg". Endlich in der vierten, die 73440 Signale enthält, werden die mit 4 Flaggen darzustellenden geographischen Namen usw. gegeben.

Wenn ein Schiff sich nach dem internationalem System mit einem andern zu unterhalten wünscht, so hißt es zunächst den Signal- oder Antwortswimpel. Ist dieser durch den Verständigungswimpel vom andern Schiff beantwortet, so kann das Signalisieren beginnen. Der erwähnte Wimpel ist in der Flaggentafel enthalten. Er ist „rot-weiß-rot-weiß-rot gekennzeichnet.

An Bord der Kriegsschiffe hat man außer dem internationalen Signalsystem noch ein besonderes, das streng geheim gehalten wird, um sich in der eigenen Flotte untereinander verständigen zu können, ohne daß ein Fremder den Sinn der Signale zu entziffern vermag. Es ist klar, daß es von Wichtigkeit ist, daß sich die Kriegsschiffe der einzelnen Nationen untereinander etwas mitteilen können, ohne daß es ein Fremder erfährt. Das ist hauptsächlich während der Schlacht von Wert.

Die Seymour-Expedition 1900.

Ein Erinnerungsblatt.

Von Kontreadmiral z. D. Schlieper.

> Es ging uns schlecht
> Es ging uns krumm
> Im Magen, Rucksack: Vacuum!
> Doch niemand bis zuletzt verlor
> Ein kleines Bündel voll Humor.

Wenn ich heute nochmals erzähle von jenen heißen Junitagen des Jahres 1900 im fernen Osten, so geschieht es einmal, um der Bitte des Verlags des „Flottenkalender" zu entsprechen, der damals „Meine Kriegserlebnisse in China" brachte, sodann aber auch im Hinblick auf den Brauch, nach Ablauf einer Reihe von Jahren interessante Begebenheiten nochmals Revue passieren zu lassen. Dank dem großen Interesse, das, Gottlob, jeder gute Deutsche heutzutage für unsere Marine hegt, ist auch unsere Expedition, bekannt unter dem Namen „Seymour-Expedition," sicherlich oft genug erwähnt und gewürdigt worden. Nicht immer allerdings — das soll kein Vorwurf sein — hat man wohl in Verbindung mit der sich anschließenden allgemeinen „China-Expedition" die Zeitpunkte der Ereignisse auseinander gehalten. So z. B. sei hier besonders hervorgehoben, daß wir damals bereits an Ort und Stelle waren, sofort handeln mußten und nicht solch' große Vorbereitungen treffen konnten wie das so zu sagen bei einem regelrechten Kriege der Fall ist. Es liegt mir vollkommen fern, unsere Taten in ein besonders günstiges Licht zu stellen, aber zur Erklärung all' der verschiedenen Ereignisse und Maßnahmen sei dies nur nochmals erwähnt. Ich bin sicherlich nicht der einzigste, der — Gott weiß wie oft — gefragt worden ist nach Dingen, die bei einem Kriege in Europa an der Tagesordnung sind, aber nicht dort draußen in einer Meinungsverschiedenheit mit den Herren Boxern, gegen die das „offizielle" China ja anfangs auch offiziell ins Feld gezogen war. Es mußte eben schnell gehandelt werden, denn die Nachrichten aus

Peking lauteten so drohend, daß die Nachwelt uns wohl böse mitgespielt haben würde, hätten wir uns viel länger Zeit gelassen. —

Der Seemann ist immer mit ganz besonderer Lebhaftigkeit, mit besonderem Interesse dabei, wenn es heißt: Mal was anderes! — hierbei denke ich an die verschiedenen Landungsmanöver, die sich z. B. in unserer Kadettenzeit mit besonderer Bravour in Gdingen (Danziger Bucht) abspielten. Das war dann zweifellos mal „was anderes“ als der tägliche Dienst an Bord. Da konnte man an Land ev. auch mal gegen richtige Kavallerie kämpfen, dargestellt durch die Danziger Leibhusaren! „Mal was anderes“ war auch die plötzliche Einschiffung in die in Tongku bereitstehenden Eisenbahnzüge am Mittag des 11. Juni 1900, um mit dem ganzen Landungskorps gen Peking zu dampfen und den dort bedrohten Landsleuten beizustehen. Man muß es unserem blauen Jungen lassen: er hat „Anpassungsfähigkeit.“ Im Nu hat der Seemann die neue Situation erfaßt, macht sich's nach seinem Geschmack gemütlich und tut, als sei das immer schon so gewesen. Dasselbe war auch auf unserer Expedition der Fall, in den Eisenbahnzügen sowohl als auch später, als diese alle ein Raub der Flammen geworden waren und wir uns, unser Hab und Gut auf den erbeuteten Dschunken, mit reduziertem Magen und immer geringer werdender Munition, aber mit stets sich steigernder Ausdauer, tagtäglich heftig kämpfend, den Weg nach Tientsin bahnen mußten.

Fürwahr, es war ein eigenartiger Zug! Aus 8 Nationen bestehend, ältester Offizier der englische Vize-Admiral Seymour. Zuerst schnell, dann stockend, ging es vorwärts, um die Bahn zu reparieren und zuletzt bei Langfang gar nicht mehr, weil unsere Widersacher, die Boxer, gar zu böse Zerstörungen an der Bahnstrecke vorgenommen hatten, die uns zu längerem Aufenthalt zwangen. Nur im Fluge sei es nochmals erzählt, wie wir 2000 in der Nacht zum 10. Juni 1900 „Hals über Kopf“ ausschifften und alles dransetzten, um mit dem Schwert in der Faust zu zeigen, daß wir kein Unrecht dulden würden an unseren in der Hauptstadt scheinbar schon vollkommen eingeschlossenen Kameraden. Graf Soden war bereits mit seinem Seesoldaten-Detachement, den späteren „Helden von Peking,“ infolge Requisition des deutschen Gesandten, nach dort aufgebrochen und inzwischen angekommen. Wie schon kurz bemerkt, duldete auch die chinesische Regierung keineswegs die Uebeltaten des Boxertums, man bedauerte, man war entrüstet, man versprach sofortige Abhülfe, als aber der General Nieh demzufolge den bösen Boxern die Köpfe wusch, so daß Hunderte für immer auf dem Felde liegen blieben, da nahm man ihm das wieder übel. Mit anderen Worten: „Die Botschaft hört' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.“ Nein, den Glauben an den wirklichen guten Willen seitens der Regierung, den Boxern dies unfreundliche Handwerk zu legen, den konnte man tatsächlich schnell verlieren. Die Selbsthilfe blieb also auch für uns die ultima ratio. — Die erste Störung fanden wir schon auf dem Tientsin-Bahnhof, wo uns die Nichtzustimmung zum Weiterfahren durch Aufreißen der Schienen und Nichtherausgabe der Lokomotiven zart aber deutlich kundgegeben wurde. Wir antworteten in gleicher Weise d. h. mit aufgepflanztem Seitengewehr, — ein Zeichen, daß wir ganz anderer Ansicht seien.

Abschied von Tonku, am 10. Juni 1900 (im Hintergrund S. M. K. „Iltis").

Abbildung aus dem hochinteressanten Buche: „Meine Kriegserlebnisse in China" von Konteradmiral Schlieper. Mit Karten, Photographien und zahlreichen nach Skizzen des Verfassers entworfenen Illustrationen. Preis Mk. 1.—, Porto 20 Pfg. Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W.

So gings denn unter Hurrarufen weiter. Das Hurra ist für uns Deutsche immer gleichsam das Ausrufungszeichen beim Beginnen, bei der Ausführung und nach der vollbrachten Tat. Mit Hurra stürzen wir uns auf den Feind — mit einem Hurra auf den obersten Kriegsherrn nahmen in Sturm und Not die dem Tode Geweihten des alten „Iltis" Abschied von dieser Welt — — das Hurra wird uns Deutsche stets begeistern, wo es auch sei. — Wir sahen nun auch beim Weitervordringen die chinesischen Feldlager der regulären Armee — es machte aber alles einen behaglichen, nicht zu grimmigen Eindruck. Erstaunt nur blickte uns der Posten vor dem Gewehr nach, den wir so in rücksichtsloser Weise in seinem Schlafe gestört hatten. Dann am Abend Vereinigung mit der Kolonne des Admirals Seymour, die hier infolge angetroffener Bahnzerstörung Aufenthalt genommen hatte. Hier also erstes Biwak und am folgenden Morgen weiter bis nach der Station Lofa, woselbst die Mannschaft des englischen Kreuzers „Endymion" als Besatzung zurückblieb. Fort Endymion hieß die Station später.

Am 11. 6. nachmittags verstärkten russische und französische Besatzungsteile unser Expeditionskorps, das nunmehr folgende Stärke hatte: 103 Offiziere, 2026 Mannschaften, 17 Geschütze und Maschinengewehre. Hiervon kam auf unser deutsches Korps: 23 Offiziere, 489 Mannschaften, 4 Maschinengewehre.

8 Nationen bildeten das gesamte Korps: Die Flaggen Deutschlands, der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Englands, Frankreichs, Italiens, Japans, Oesterreich-Ungarns und Rußlands wehten nebeneinander. Gemeinsame Interessen ließen uns Schulter an Schulter kämpfen — ein jeder wollte in dieser Aufgabe der erste sein. — Und nun schnell ein Blick auf unsere Ausrüstung, die ja selbstredend nur für die Eisenbahnfahrt, kurze Märsche und einem längeren Aufenthalt in Peking zugeschnitten werden konnte. Tropenhüte und Mützen, Offiziere Tropenuniform oder blaue Bordjackets, hohe Stiefel oder Gamaschen, Säbel, Revolver, Doppelglas und Rucksäcke aus Segeltuch mit Reserveanzug, Schuhzeug, wollene Decken, wasserdichte Unterlage, Moskitonetz, Wasserfilter. Die Mannschaften blaue Anzüge, auf besonderen Befehl leinenes Arbeitszeug, im übrigen ähnliche Ausrüstung wie die Offiziere. Hinsichtlich unseres veralteten Infanteriegewehrs von 71/84 waren wir Deutsche leider den anderen Nationen, vor allen Dingen aber dem späteren bösen Feinde gegenüber im großen Nachteil. Ein unangenehmer Zufall; denn das neueste kleinkalibrige Gewehr war zum Teil erst von Europa unterwegs für uns. Unser rauchstarkes Pulver lenkte die Aufmerksamkeit des Feindes natürlich besonders auf uns und stellte somit an unsere Leute hohe Anforderungen bezüglich der Feuerdisziplin.

Abends 6 Uhr das erste Renkontre mit den Boxern, die sich in der Nähe gezeigt und uns die Freude an der Arbeit verderben wollten. Verabredete Pfeifensignale der Lokomotiven alarmierten uns und nun ging es mit Löwenmut seitwärts in die Büsche, um die Gegend etwas zu säubern von dieser Horde, die übrigens, wie wir heute an der Bahnstrecke gesehen in dem Punkt Grausamkeit nichts zu wünschen übrig ließen. Geradezu scheußlich zugerichtet fanden wir nämlich verschiedene Leichen, Bahnbeamte, die von den Boxern über-

„Hansa"-Kompagnie vor! (21. Juni 1900.)

Abbildung aus dem hochinteressanten Buche: „Meine Kriegserlebnisse in China" von Konteradmiral Schlieper. Mit Karten, Photographien und zahlreichen nach Skizzen des Verfassers entworfenen Illustrationen. Preis Mk. 1.—, Porto 20 Pfg. Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W.

fallen und verstümmelt waren. — Jedenfalls ein deutlicher Hinweis darauf, was man von der Humanität dieser Gesellschaft zu erwarten hatte. Wir bekamen die ersten Boxer zu sehen und vertrieben sie mit unserm Gewehrfeuer, das entgegen dem Zwecke ihrer Amuletten auf der Brust (kleine, gelbe mit Schriftzeichen versehene Zettel) die abergläubischen Träger für immer stumm machte. Also mit dieser Zauberkraft, mit dieser „Versicherung" war das nichts, was die Herren Boxer auch später immer mehr einsahen. Nicht immer endeten die weiteren Kämpfe mit diesen Gelbgesichtern so harmlos für uns wie heute. Immer schwieriger gestaltete sich die Reparatur der Bahn, immer kümmerlicher wurde die Verpflegung, immer sparsamer hieß es umgehen mit der Munition. In Langfang wurde das Bahnhofsgebäude als „Fort Gefion" eingerichtet. Hierselbst am 12./6. heftiger Kampf mit hunderten von Boxern, die glaubten, lediglich mit ihrer blanken Waffe und dem gelben Papierchen auf der Brust gegen unser Gewehr- und Maschinengewehrfeuer erfolgreich sein zu können. Ihr Fanatismus und Todesverachtung war anzuerkennen — schließlich aber allgemeine Flucht unter Zurücklassung vieler Tote doch das Schlußbild. Nachmittags bei Lofa (Fort Endymion) dasselbe Bild. Von uns keine Opfer, aber morgens waren leider 5 italienische Vorposten von Boxern überfallen und schändlich verstümmelt worden. Die ganze Grausamkeit unseres Feindes zeigte sich hierbei mal wieder im grellsten Lichte.

Mühsam versuchten wir durch Reparieren der Bahn weiter zu dringen; immer schlimmer gestaltete sich die Zerstörung. Auch hinter uns schien es bedenklich auszusehen; denn wir bekamen keine Nachfuhr, — kurzum, wir schienen vorn und hinten ab geschnitten zu sein. Infolgedessen erhielt meine Kompagnie den Befehl, nach dem Rechten zu sehen und richtig: Die Befürchtung war zutreffend. Alles was wir mühsam wieder hergestellt hatten, war von den Herren Boxern aufs neue zerstört, noch gründlicher wie früher. Ich ließ melden, daß vor 3 Tagen die Reparatur nicht ausgeführt sein könne, und sollte ich mit dieser Ansicht später leider auch Recht behalten. Es folgten nun Zeiträume, in denen man nach den obliegenden Verhältnissen und eingetroffenen Erkundigungen aus Peking schwankte: Ob Weitermarsch nach Peking fortsetzen oder nicht! Das Endresultat war — so schwer es allen im Herzen wohl gewesen ist — Aufgabe des Weitermarsches, Verlassen der Bahn, Rückmarsch auf Tientsin am Peiho entlang. Eine plötzliche Attacke am 18. 6. seitens regulärer chinesischer Truppen in Langfang hatte u. a. klargestellt, daß nunmehr „ganz China" die Feindseligkeiten gegen die Europäer eröffnet hatte. Am Tage vorher war bekanntlich der berühmte Takutag gewesen, („Iltis") von dem wir hier draußen Befindlichen keine Ahnung hatten. Kanonendonner und Feuerschein von Tientsin her ließen erkennen, daß hinter uns der „Krieg" war. — Unsere Verwundeten, unser Gepäck, Munition, Proviant — waren auf verschiedene Dschunken gepackt, die nunmehr unter unserem Schutz langsam stromabwärts befördert wurden. Dann kam am 21. der Tag, an dem alle Nationen zugleich gegen den gut verschanzten Feind bei Peitsang kämpften. Auf dem linken Ufer des Peiho Admiral Seymour mit Engländern, Amerikanern, Franzosen und Italienern, auf dem rechten Kapitän v. Usedom mit den deutschen,

russischen, japanischen Truppen und der englischen Artillerie. Es war ein Gefecht mit Artillerie- und Gewehrfeuer, das an Heftigkeit nichts zu wünschen übrig blieb. Dementsprechend auch die Verluste. Aber auch wieder ein Hochgenuß, zu sehen, mit welcher Bravour sich unsere Leute auf den Feind warfen, der, wie vorher schon berührt, zum Teil mit moderneren Waffen ausgerüstet war als wir, der aber nicht über das deutsche „Marsch — marsch — Hurra" verfügte, und zu dessen Ausrüstung nicht der „furor teutonicus" gehörte, der traditionelle deutsche Mut — unser Erbstück — unser Zauberspruch. Unser Papier war entschieden sicherer. — Wie immer mußte der Feind das Feld räumen. Von meiner Kompagnie wurden 4 Mann schwer verwundet; auch meine Wenigkeit durch einen Gewehrschuß beim sprungweisen Vorgehen der Kompagnie am Vormittag. Das linke Schienbein war mir durch eine kleinkalibrige Gewehrkugel durchschlagen. Somit konnte ich mich an den weiteren Kämpfen nicht mehr beteiligen. Dann am Tage drauf der Ehrentag der deutschen Kolonne mit dem Rufe: „Germans to the front!" gerichtet an unseren Kommandeur, Kapitän z. S. v. Usedom. Es war der 22. Juni mit seinem erbitterten Kampf um das Arsenal Hsiku, das wir eroberten und nun zu unserem Stützpunkt machten. Der Hansaabteilung kostete dieser Tag allein 5 Tote. Alles brave Menschen, deren Tüchtigkeit ich als 1. Offizier besonders zu schätzen wußte. Dann fiel auch unser treuer Freund und Kamerad, Kapitän Buchholz. 1. Offizier S. M. S. „Kaiserin Augusta," er war der einzigste Offizier von uns, der auf dem Felde der Ehre geblieben. Ein Held an Tugend und Gestalt!!

Das war ein hartes Ringen gewesen — aber wir mußten hinein und uns „verschnaufen." Das konnten wir Gottlob auch; denn es fielen in unsere Hände:

136 Krupp'sche Kanonen aller Art

Zahlreiche Nordenfeldt-Geschütze, Schnellade- und Maschinenkanonen, Maschinengewehre.

Tausende moderne Handfeuerwaffen, Revolver, Säbel, Zelte, Lazarettausrüstungen, mehrere Millionen Gewehrpatronen und zahlreiche Geschützmunition.

Auch Proviant (Reis) — alles willkommene Dinge!

Seit der Verwundung kampierte man in dem düstern Raum einer Dschunke und ließ „alles über sich ergehen" d. h. Granaten, Schrapnells, Gewehrkugeln und sonstige liebenswürdige Feindesgrüße. Sehr angenehm konnte man diesen Aufenthalt jedenfalls nicht weiter bezeichnen. Nach der Eroberung des Arsenals wurden wir schleunigst in einen Schuppen daselbst befördert, wo uns ein komfortables Lager bereitet wurde, und zwar dienten die abgerissenen Fensterladen als Bettstelle, der Rucksack als Kopfkissen (echt Daunen!), die Hängemattsdecke und ein echter chinesischer Sand, herbeigeführt von dem beliebten Sandsturm, zum Zudecken. Kanonendonner, Kugelpfeifen, Schreien und Wimmern der hereingeschafften Verwundeten waren für das Ohr bestimmt und die höchst bedenklichen Gesichter der Besucher für die allgemeine Gemütsstimmung. 3 Tage dauerte dieser eigenartige Aufenthalt. Am 25. dann ein Jubelruf beim Sichten des Ent-

satzkorps, das, von Tientsin kommend, uns möglich machte, den Weitermarsch mit unseren vielen Bleissierten auszuführen. Da das Entsatzkorps lediglich entsandt war, um uns den Weg frei zu machen, nicht etwa mit verwendet werden durfte, die Hsikubesatzung zu verstärken, so fiel damit auch der in Betracht gezogene Plan, von hier aus das Feuer auf die feindlichen Forts in Tientsin zu eröffnen. Hierdurch wären nämlich die heftigen, später folgenden Kämpfe in Tientsin sicherlich abgekürzt worden. Das Entsatzkorps mußte aber sofort zurück, da es in der Stadt Tientsin selbst allzudringend gebraucht wurde. — Daher am 26. 6. nachmittags „Ausschiffung“ aus dem Arsenal und zunächst auf's freie Feld geschafft. 200 Verwundete wurden am folgenden Morgen den langen Weg bis Tientsin getragen. 6 Stunden! Ohne Ablösung für die Engländer und Deutsche. Ein hartes Stück Arbeit für die braven Träger, aber auch für uns Angeschossenen; denn der beste Notverband verhinderte nicht, daß die zerschlagenen Knochen sich schließlich unsanft gegenseitig berührten. Aber wenn das Ende der Entbehrungen in Sicht kommt, achtet man nicht auf diese Dinge. Unbehelligt ließ man uns ziehen. In Tientsin sah es schrecklich aus, aber im deutschen Klub nicht; denn dort harrte unserer nach all den Entbehrungen der verflossenen Zeit beste Pflege. Innerhalb der Stadt indessen gab es am folgenden Tage noch heftige Kämpfe, um auch die letzten bewaffneten Chinesen zu vertreiben. Noch viel Blut mußte fließen, und so wurde in unser neues Lazarett noch mancher hineingetragen — unter Aechzen und Stöhnen. Dem aufopfernden Samariterdienst der deutschen Frauen von Tientsin sei hierbei noch besonders gedacht. — Eine ganz besondere Geburtstagsfreude am 29. 6. wurde mir zuteil, als es hieß, ich sollte mit einer Dampfpinasse nach Tongku bezw. nach Taku transportiert werden, um an Bord des kürzlich eingetroffenen Lloyddampfers „Cöln“ mit anderen Verwundeten nach Yokohama gebracht zu werden. Diese Fahrt war entschieden eigenartig; sie dauerte 5—6 Stunden und hatte sicherlich etwas Beschwerliches. Hin und wieder stieß das Boot gegen Chinesenleichen, die in großer Zahl hier herumtrieben. Dann endlich war der „Jaguar“ erreicht, allwo für die Nacht Station gemacht wurde. Am nächsten Morgen weiter. Am „Iltis“ vorbei, an dem man die ehrenvollen Wunden des 17. Juni noch gut sehen konnte. Den heldenmütigen Kommandanten traf ich bereits als Leidensgefährten auf der „Cöln.“ Bald ging es denn nach Yokohama, wo wir in unserm deutschen Marinelazarett Erholung fanden — fern vom Getriebe der Boxer, von denen ich übrigens noch manche Nacht träumte (immer wenn sie mir das Messer an die Kehle setzten, wurde ich wach.) Einen größeren Kontrast wie den zwischen der Verpflegung auf der Expedition und derjenigen auf dem Lloyddampfer kann man sich kaum vorstellen. Ueber den Appetit der Seymour-Herren haben die Lloydstewards mit Recht herzlich gelacht. Streckverbände, Operationen, Verbandwechseln, Tropenhitze und Moskitos sorgten in dem sonst so idyllischen Yokohamalazarett aber dafür, daß wir nicht zu üppig wurden. — Am 16. Dezember 1900 Wiedersehen vor dem Zeughause in Berlin, wo uns Chinakrieger, gesunde und verwundete, unser oberster Kriegsherr begrüßte und uns persönlich Seinen Allerhöchsten Dank auszusprechen geruhte.

The Germans to the Front (Die Deutschen zur Front) 22. Juni 1900.

Abbildung aus dem hochinteressanten Buche: „Meine Kriegserlebnisse in China" von Konteradmiral Schlieper. Mit Karten, Photographien und zahlreichen nach Skizzen des Verfassers entworfenen Illustrationen. Preis Mk. 1.—, Porto 20 Pfg. Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W.

Es waren unvergeßliche Stunden — ein unvergeßlicher Tag, der leider am Abend durch die Trauerbotschaft von dem Untergang der „Gneisenau“ vor Malaga eine Trübung erfahren sollte. —

Es war gewißlich zu bedauern, daß im Hinblick auf die vielen Opfer, das geflossene Blut, die an den Tag gelegte Ausdauer und Aufbietung aller Kräfte unserer Expedition das Ziel Peking nicht erreichte. Aber die deutsche Waffenehre hat darum nie gelitten; denn stets wurde der an Stärke immer mehr zunehmende Feind mit schweren Verlusten geworfen.

Die Eroberung des Arsenals Hsiku war aber ein großer praktischer Erfolg, der für die Zukunft sehr in Betracht gekommen ist.

Bemerkt sei noch der Schlußpassus eines Briefes des Admirals Seymour über die Tätigkeit unseres deutschen Korps:

. . . . Was den Mut und die hohe Disziplin betrifft, die von allen Offizieren und Mannschaften Sr. Kaiserlichen Majestät bewiesen wurde, so vermag ich nur zu sagen, daß sie den hohen Traditionen des großen Deutschen Reiches vollauf würdig waren.“

— — — — — — — — — — — — — — —

In unserer schnellebenden Zeit geht man auch schnell wieder zur Tagesordnung über und daher, meine ich, sei es wohl am Platze, zumal seitens der ehemaligen Führer, bei passender Gelegenheit jene denkwürdigen Zeitpunkte in Erinnerung zu bringen, nicht zur „Selbstverherrlichung“; denn wir taten ja alle auch nur unsere Pflicht, wohl aber im Hinblick auf die auf dem Felde der Ehre Gebliebenen, im Hinblick auf ihre Angehörigen, die so vieles für die Ehre des Vaterlandes hergeben mußten. Ob mit Tausenden zugleich wie in den früheren großen Schlachten — ob ganz allein — der Heldentod ist stets der gleiche. Für diejenigen, die ihr Bestes lassen mußten, um nichts weniger schmerzlich, und nichts mag für die Hinterbliebenen grausamer klingen, als wenn mal in Berichten achtlos vermerkt wird: „Gefallen auf unserer Seite nur 1 Mann,“ und wenn dann dieser nur eine für die Familie alles bedeutete! — Zum Schluß nochmals die Namen unserer Kriegskameraden, denen kein glückliches Wiedersehen nach all den schweren Kämpfen und Strapazen, wie uns s. Zt., beschieden sein sollte. Aber sie selbst und ihr Heldentod sollen unvergessen sein!

Es fielen auf der Seymour-Expedition:

Korvetten-Kapitän Buchholz (S. M. S. „Kaiserin Augusta.“)

Von S. M. S. „Hertha“ die Matrosen Baatz, Grafe, Woyak, Herkenrath.

Von S. M. S. „Irene“: Matrose Lamprecht,

Von S. M. S. „Kaiserin Augusta“ die Matrosen Lausten. Zimmermann, Offermann,

Von S. M. S. „Hansa“ Oberbootsmannsmaat Uhlmann, die Matrosen Goedeke, Riek, Visser, Herbst, Bading, Feddermann.

Ehre ihrem Andenken!

Hans und Hein in Kolumbien.

Von Johannes Wilda. Mit 6 Originalzeichnungen.

„Hammelkohl!" Man hält die Nase zu und ißt, Notabene, wenn man nichts anderes hat. Und man hat nichts anderes.

Leser, Du weißt nicht, was Hammelkohl bedeutet, deshalb laß Dich aufklären und schaudere.

Hammelkohl ist eine Büchsenpraeserve aus zusammengekochtem Hammelfleisch und Weißkohl. Nun, das ist ja etwas sehr Schönes, denkst Du. Jawohl, aber nicht, wenn es auf jahrelangen Reisen ein „Odeur je ne sais quoi" angenommen hat, und wenn man morgens, mittags und abends nichts, aber auch rein nichts anderes als diese Götterspeise vorgesetzt bekommt.

Das war auf S. M. S. „Gazelle" an der Küste von Kolumbien im Jahre — ich werde mich hüten, das Jahr zu nennen — der Fall. Buchstäblich wahr aber; dagegen verpfände ich mein altes Seekadettenwort! Für das Weitere bin ich im Verpfänden zurückhaltender, denn es beruht im wesentlichen auf Mitteilungen von Hans und Hein selber. Manche haben ihnen von jeher viel Phantasie zugeschrieben; ich meinesteils hielt sie immer für Ehrenmänner.

Sie haben also den Vorzug, sich hier wieder einführen zu dürfen.

Eine Einschränkung sei noch erwähnt. Hammelkohl gab es nämlich nur in der total überschuldeten Seekadettenmesse. Die über dreißig hungrigen Seelen darin, welche den Geist der Selbstverwaltung etwas sehr auf die leichte Achsel genommen hatten, erhielten von den anderen Messen keinen Dreier mehr „gepumpt".

Die Unter-Kuratel-Stellung stand bereits vor der Schiebetür des gemeinschaftlichen Wohn-, Studier-, Speise- und Schlafraumes.

Gestern war man in einer einsamen Bucht angelangt, um Schießübungen abzuhalten. Angefangen hatten sie noch nicht:

„Wir suchen heute das Dinghy zu bekommen und ballern uns ein paar Tauben oder Papageien herunter" erklärte Hein, indem ein Hoffnungsstrahl seine Verzweiflung durchblitzte.

„Auf den Gedanken hätten wir schon früher kommen können", meinte der kleine Hans trocken.

„Ich dachte, in diesem tadellos gottverlassenen Lande, wo man vor lauter Wälder den Baum nicht sieht, gebe es weder Mensch noch Vieh. Aber gestern, als Kapitänleutnant Stopp damit renommierte, daß er hier sofort einen Puma angeschossen habe, daß er ihn nur leider nicht aus dem Busch hätte herauskriegen können, hat er tatsächlich Tauben mitgebracht. Sie existieren demnach."

„Well!" sagte Hans. „Ich werde den mathematischen Stein, den ich bei Stoppen im Brett habe, sofort schmieden, solange er noch heiß ist. Ich schnorre Urlaub, Dinghy — und womöglich seine Donnerbüchse — all together!"

„Kühn, Hans, tadellos kühn! Aber gehe sofort mein Sohn, damit wir nicht Ideen-Konkurrenten bekommen und den schönen Sonntag Nachmittag verlieren."

Die anderen jungen Herren saßen, ihren sonntäglichen Hammelkohl verdauend, rings umher, Skat dreschend, sich uzend, Shag rauchend,

lesend oder längelang auf einer Bank schnarchend. Alle jedenfalls ahnungslos, ob des Landungplanes der beiden Unzertrennlichen.

Stopp lag schon qualmend auf der Koje, befand sich aber infolge einer gewonnenen und sofort vertilgten Flasche Sekt in einer für einen Kadettenoffizier und stellvertretenden Ersten Offizier unerhört teilnahmsvoller Stimmung.

Hans erhielt alles, um das er sonst vierzehn Tage vergeblich auf den Knien gefleht haben würde, binnen zwei Minuten.

. . . Sie ließen sich in das nicht sehr bequeme Gras nieder . . .

„Gebrauchen Sie auch Patronen?" fragte Stopp großmütig.

„Danke verbindlichst," sagte Hans durch so viel Güte beschämter im Gemüt, als es sonst seinem Genre entsprach. „Brenner hat ja genau dasselbe Kaliber; seine passen."

„Daß Sie mir aber nichts daran verderben, und daß Sie und Brenner pünktlich sechs Uhr wieder an Bord sind. Verstandevous?!"

„Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant."

Das Freundespaar rüstete heimlich, und heimlich schlich es an Deck, um den Anschluß eines unbequemen Begleiters zu vermeiden. Deshalb ging es auch ein wenig Hals über Kopf. An Deck fand ihr schneidiges Kostüm, Drillichanzug, Seestiefel, Patronengürtel und umgehängte Büchsflinte, ungeteilte Hochachtung. Aufgeregt begleiteten die Kadetten der Wache und der das Achterdeck auf- und niederstürmende Unterleutnant Bölsche sie an das Backbordfallreep.

„Ich wette, sie bringen nichts mit!" rief ein naseweiser Kamerad.

„Vier Flaschen St. Estephe dagegen; gleich zahlbar?"

„Well! Aber Eßbares!"

„Abgemacht," erklärte Hein — „oder 'n Puma."

„Genügt auch."

„Wollen Sie nicht lieber den Dinghymann mitnehmen?" fragte Bölsche, ein von der Würde seiner Stellung sehr durchdrungener, doch ganz verständiger Herr, indem er ein bischen besorgt zu der vom Urwald bekleideten Bergküste der Bucht hinüber sah, die durch eine Fülle kleiner, gänzlich unbewohnter Inseln etwas unübersichtlich erschien und hinter der sich wunderbar schön der schneebedeckte Gipfel der Cordillere von Santa Marta aus den Wolken hob.

Weit ab in See lugte über die Kimm der vulkanische Kegel einer Insel, die ein Venezoelaner zum Plantagenbetrieb gekauft hatte. Das Schiff wurde durch einen Vorsprung gegen sie gedeckt.

„Ach, danke, nein!" wehrten Hans und Hein einstimmig. Pullen konnte man das Bootchen allein; ein immer zuhörender Matrose aber war nur lästig.

„Na, Unglück zum Puma!" — Und nun ging die Witzelei der Kameraden über die Pumajagd los.

„Wartet nur Herrschaften, ihr werdet euch schon genug aufregen!" drohte Hans vielsagend, und Hein bewegte, behaglich die langen Beine dehnend, mit spöttischer Mimik die Kinnbacken.

So schwammen sie denn tief beneidet ab.

„Du hast doch genug Patronen, Hein?"

„Naturellement."

Es war herrlich; garnicht heiß; sanfte Dünung und Brise. Nur von der Schneehaube der Santa Marta war nichts mehr zu sehen.

Nach dreiviertelstündigem Rudern gelangten sie an einen Küstenpunkt, wo ein Flüßchen zwischen hohen Barrancos hervorkam. Das lockte. Gern wären sie eingefahren, nur sahen sie keine Möglichkeit, das Dinghy über die Barre zu bringen. Aber der Punkt schien vielversprechend zum Landen zu sein.

Krumms! Sie fuhren zwischen Mangobäumen gegen eine flachere Stelle.

„So, nu' mal erst die Patronen her!" rief Hans.

„Da!"

Hans hatte die Läufe der Doppelflinten nacheinander umgeklappt und probierte.

„Hör mal — das Zeugs geht ja garnicht herein, Hein!"

„Na, nu?! Warum denn nicht?"

„Weil sie gequollen sind."

„Ist nicht möglich! Auch die Kugelpatronen, Hans?"

„Kugel und Schrot. Das hättest Du wahrhaftig doch vorher ausprobieren können, Hein!"

„Na, Du hättest es doch auch bei Stopps Flinte gleich versuchen können!"

„Herrgott, dies Pech!" knirschte Hans.

„Und die Andern, was werden die — — —"

Ja, allerdings, die würden wohl gründlich über die „Pumajagd" höhnen. Aber daran war nun nichts mehr zu ändern.

„Es lebe der Hammelkohl!"

„Umkehren, Hans?"

„Nee! Noch noch 'n verfuschten Sonntag Nachmittag? Rinn in den Kontinent, wo er noch am unentdecktesten ist!"

„Bien! Und den Kahn stauen wir in die Mangroven. Da's hier keine homines gibt, wird's auch keine Spitzbuben geben."

„Wozu die Arbeit?" meinte Hans. „Anker wegwerfen ist einfacher." Dann wateten beide über die Barre. Die nutzlosen Flinten wurden mitgenommen, teils aus einem Rest von Vorsicht, teils und überwiegend, weil man sich mit ihnen erst genügend urwaldmäßig aussehend fand.

An den Flußufern entlang vordringen, erwies sich an den dichtbewachsenen Steilwänden anscheinend unmöglich; sie waren froh, auf Strecken harten Grases außerhalb des einen Barranco den Berg hinaufsteigen zu können. Im Wald hätten sie ohne Buschmesser keine zehn Schritte vorwärts gekonnt. Auch jetzt hinderten die Flinten, die andererseits als Bergstöcke dienen mußten, genug.

Hans warf den Zigarettenstumpf weg und wischte den rinnenden Schweiß von der Stirn. „Uff!!! — Ein Segen, daß die Sonne weg ist!"

Hein, der ebenfalls nicht schlecht keuchte, warf einen raschen Blick nach oben. „Wenn das nur nicht was bedeutet?"

„Willst Du schon umkehren?" fragte Hans spöttisch.

„Na, das gerade nicht. Die Aussicht muß oben tadellos sein."

„Das glaub' ich auch; wenn wir sie nur erst hätten!"

Dies ließ allerdings auf sich warten; immer kam eine Höhe mehr, wo es nichts zu sehen gab. Auch nichts zu hören. Wo blieben Pumas, Papageien und Tauben?

Nur Fliegen, und gelegentlich huschte am Boden ein Eidechslein.

„Nee," erklärte Hein unwillig, „und das will 'n südamerikanischer Urwald sein?"

„Eigentlich anständig von ihm," höhnte Hans, „denn denk' 'mal, wenn's hier gewimmelt hätte, und wir hätten dagesessen mit unserem Talent?"

„Richtig, mein Sohn! Genießen wir das Leben, wie es sich bietet."

Sie ließen sich in das nicht sehr bequeme Gras nieder, zogen das mitgenommene Hartbrot und die letzte Flasche St. Estephe, die ihnen der Offiziersteward heimlich kreditiert hatte, hervor.

Hein hielt sie melancholisch gegen das Licht. Woher die verwetteten vier andern nehmen und nicht stehlen?

Hans durchschaute ihn. „Spielschulden sind Ehrenschulden", warf er tückisch hin.

„Zwei fallen doch auf Dich."

„Eigentlich nicht, aber ich — — —" „Halt! war das nicht wie ein Schrei?" fuhr Hein dazwischen, indem er horchend sich halb aufrichtete.

„Kaum! — Aber ich nehme Dir aus Freundschaft die Bankrott-Erklärung halb ab."

Hein lagerte seinen langen Rücken wieder beruhigt zurück. Sie brannten sich neue (desgleichen kreditierte) Zigarren an und wollten so behäglich weiter dämmern. Es war doch goldene Freiheit gegen den Bordkommiß!

„Na, na!" sagte Hans mit einem Mal. Ein Regentropfen war ihm auf die Nase gefallen. Sie sprangen auf die Füße, um beide in

... Ein Neger und eine Negerin waren offenbar von drei Männern auf dem Felde überfallen worden ...

ein erstauntes „Donnerwetter" auszubrechen. Ohne es bisher bemerkt zu haben, hatten sie ihren Lagerplatz hart an dem Absturz des Barranco gewählt;. durch ein windenumsponnenes Gewirr von Bambus und Ameisenbäumen war der Ausblick verdeckt worden. Zu Füßen zog das Flüßchen durch eine Talsohle, die ein bischen bearbeitetes Feld und das braune Blätterdach einer Hütte neben ein paar grün leuchtenden Bananenstauden zeigte. Es hausten also d o ch Menschen hier. Das war aber nicht das Erstaunliche, sondern dies bestand in einem Kampfe, der sich unten abspielte und den sie durch ihre mitgenommenen Gläser in allen Einzelheiten verfolgen konnten.

Ein Neger und eine Negerin, wohl die Bewohner der Hütte, waren offenbar von drei Männern auf dem Felde überfallen worden. Zwei hatten sich auf den Mann, und einer auf die Frau geworfen. Diese schrie, setzte den meisten Widerstand entgegen und rannte ein kurzes Stück zur Hütte. Dann ließ einer den Mann los und holte sie mit dem anderen ein. Das Negerpaar ward hierauf mit auf den Rücken gebundenen Händen in ein Kanoe gestoßen. Dieses ganze Drama spielte sich in wenigen Minuten ab.

Kaum waren unsere Helden zum Bewußtsein des Vorganges gekommen, so stürmten sie auch schon, um den Vergewaltigten beizustehen, die Barranco-Wand hinunter. Unter Lebensgefahr, aber leider auch unter einem, wie wahnsinnig sich ergießenden Regen. Der Himmel schien geborsten zu sein. Die armen Kerle hatten so etwas von Plötzlichkeit und Heftigkeit noch nicht erlebt. Dabei flammten die Blitze und grollte und rollte der Donner unausgesetzt. Sie saßen, ehe sie ein Stück weiter rutschen konnten, beständig mit ihren Flinten in dem triefenden Schlinggewirr und zwischen kurzem, stachelbewehrten Palmengebüsch fest. Als sie endlich beschmutzt, blutend, zerschunden, bis auf die Knochen naß, aber sonst unverwüstlich wohl erhalten, unten anlangten, war das Gewitter fort — das Kanoe aber auch!

„Verflucht und zugenäht! Was nun?" stöhnte Hein.

„Zum Dinghy!" rief Hans entschlossen.

„Also!"

Schöner Gedanke! Aber die Möglichkeit sich den Barranco wieder hinaufzuarbeiten, war ausgeschlossen. Der Fluß-Unterlauf war ja dreimal kürzer; das Wasser stand indessen noch höher als vorhin, das Fortkriechen oberhalb des Ufers, unter dem nassen Busch der Steilwände, hatte an Schwierigkeit zugenommen. Allein ein Anderes gab es nicht, außerdem konnte ein weiteres Derangieren der Toilette, und der Außenhaut nicht mehr viel schaden. Vorwärts also am Ufer!

Nur langsam ging es, verteufelt langsam.

Endlich öffnete sich die Mündung bei der Barre. Aber, o, Entsetzen! Weit – weit ab auf dem im Feuer der untergehenden Sonne wunderbar purpurn und violett bestrahlten tiefblauen Meer, in der Richtung der fernen Insel — schwamm das Kanoe und — — im Schlepptau das Dinghy!!

Hans und Hein waren noch niemals in ihrem Leben ratlos gewesen, selbst im Eintrittsexamen und bei der Seekadettenprüfung nicht. Jetzt aber wurden sie es; wenigstens etwa zehn Minuten lang.

Zu spät zurückgekommen wären sie ohnehin. Bestraft worden wären sie ohnehin. Das war ja überhaupt nie anders. Aber dies hier — — das war doch eigentlich furchtbar! — — Allein, schließlich interessant war es auch. Und dieser stolze Gedanke belebte die beiden Helden wieder.

Nun folgten die strategischen und taktischen Erwägungen.

Ad 1. Bei dem rasch hereinbrechenden Dunkel die Bucht, in der die „Gazelle" ankerte, erreichen? — Ausgeschlossen!

Ad 2. Ein Fanal entzünden? — Wasser brennt leider nicht.

Ad 1. Warten bis zum nächsten Morgen? — Das allein Verständige.

Ad 2. Wo? — Natürlich in der Hütte unter Dach und Fach.

Nochmals ad 2. Auf welchem Rückwege? — Auf dem kürzesten.

So krochen sie denn unentwegt an dem Flußufer zurück und erreichten die verlassene Hütte, als diese schon nachtschwarz, von tausend Glühwürmchen umschwirrt, dalag.

Es raschelte im engen Raum.

„Was ist das?" rief Hans.

Hein griff zu. „Ein Schwein!" Etwas wie ein totes Glück lag in Heins Stimme.

. . . Nach anderthalb Stunden bot sich ungefähr folgendes Bild . . .

Da, noch ein sonderbarer Laut.

Dieses Mal griff Hans zu.

„Heiliger Bimbam — das ist doch nicht etwa — — —"? schrie Hein entsetzt.

„Jawohl," sagte Hans resigniert, „es muß ein Baby sein."

Zu neuem Ratlossein oder irgend sonstigem Zweifel ließ dieses ihnen auch nicht die geringste Zeit, sondern brüllte furchtbar los, wahrscheinlich weil es die Ansicht hegte, daß er seiner endlich erschienenen Mama berechtigte Vorwürfe zu machen habe.

In tiefster Not pflegt der Himmel immer einige Lichtstrahlen zu gewähren. Dieses Mal waren es die von Heins Streichhölzern, die, wie durch ein Wunder, trocken geblieben waren, und einer — — — das grenzte allerdings ans Legendenhafte — — — — einer veritabelen Petroleumlampe.

So, nun konnte man doch sehen, wo und wie! Die Hütte war eine Negerhütte, wie hunderttausend andere, höchst primitiv, mit viel Schmutz und Geruch und einigen verirrten Industrieerzeugnissen einer importierten Kultur. Nur daß sie sich **hier** fanden, erschien rätselhaft, ebenso wie auch ein schmutziges Gebetbüchlein, kein spanisches, sondern ein englisches.

Jetzt galt es, eine Reihe harter Pflichten zu erfüllen, häuslicher Pflichten, Samariterpflichten, ernstliche Elternpflichten an durch schnöden Gewaltakt verwaisten Geschöpfen! Daß es hier noch Sklavenjäger gebe, wer würde das gedacht haben!

Hans und Hein waren schon Seeleute genug geworden, um solche Dinge praktisch anzufassen. Ein richtiger Seemann ist zu **allem** zu gebrauchen.

Nach anderthalb Stunden bot sich ungefähr folgendes Bild: Das Feuer prasselte auf dem Herd aus Holz und Lehm. Die Lampe brannte auch auf ihm. In wenig Kleidung, aber wohl getrocknet, saßen unsere Abenteuerer davor auf einer niederen Bank. Sie hatten grüne Maiskolben gesotten und mit vielem Appetit blaue Bananen und Kokosmilch verzehrt. Vertrauensvoll schmiegte sich das schwarzborstige Ferkel an Hein und rupfte an den ihm dargebotenen Maiskolben.

Die Hungerstillung des erzürnten kleinen Niggers, der immerhin ein Mensch war, den man nicht umkommen lassen durfte, war bedeutend schwieriger gewesen. Hans hatte eine Calebasse mit natürlichem Mundstück neben ihm gefunden, die zweifellos als Nahrungs- oder Beruhigungsgefäß diente, und diese, in Ermangelung von etwas anderem, mit einer Mischung von warmem Wasser und Kokosmilch gefüllt. Das gewagte Experiment gelang über Erwarten! Das ausgehungerte Negerlein hatte alles bis zum letzten Tropfen ausgetrunken und lag nun, gerade friedlich entschlummert, auf dem Schoße seiner Adoptivmutter.

Hans und Hein genossen diese Idylle selber in hohem Maße; sie hatten Mühe, nicht in wilde Heiterkeitsausbrüche bei Ausmalung ihrer Zukunft — um die sie sich nicht die geringsten Sorgen machten — und die des Baby's zu verfallen. Sonst wäre das Wurm erwacht, und sie hatten bereits erfahren, was das bedeutete.

„Herrgott, Hein, nimm' Dich doch zusammen!"

Hein betrachtete den kleinen Hans und stopfte sein Taschentuch in den Mund.

„Was meinst Du, ob ich ihn schon weglegen kann, Hein?"

„Ja, wenn er nicht wieder — — —"

„Nee, nee, er ist all right. Ich will es riskieren." „Tadelloser Bengel!" lobte Hein.

Und mit einer wahrhaft madonnenhaften Zärtlichkeit betrachtete der kleine Hans das ihnen so unerwartet bescherte Pflegesöhnchen.

Darauf legte er es behutsam zwischen die zerrissenen Decken der elterlichen Bettstelle.

Stille ward es nun in der romantischen Hütte. Die Müdigkeit war eben noch größer als die Lachlust.

* * *

Der Morgen „graute“ schon lange nicht mehr. — — „Na, da haben wir sie ja!“

Durch diesen Ruf, vornehmlich aber durch lebhaftes Schütteln erweckt, schlugen die beiden Schläfer auf der mit Palmenschilf bestreuten Lehmdiele ihre noch immer schweren Augenlider auf.

War das nicht Kinderschreien? Wo waren sie denn eigentlich?

„Ah . . . Herr Leutnant!“

„Freilich bin ich's“, sagte Unterleutnant Bölsche gemütlich, kommen Sie 'mal a tempo mit; Sie haben sich 'ne nette Suppe eingebrockt!“

Es dauerte noch einiges, bis Hans und Hein erfaßt hatten, was mit ihnen vorgegangen war.

Sie erfuhren, daß abends die Küste mit Fackelfeuer abgeleuchtet war, daß nachts von Zeit zu Zeit ein Signalschuß gefeuert und

. . . „Na, da haben wir sie ja!“ . . .

Raketen losgelassen waren . . . kurz, daß das gesamte Schiff ihretwegen eine unerhörte Aufregung durchgemacht und ihretwegen ganz unerhörte Unkosten entstanden waren.

„Natürlich Species facti — — — alles berappen — — — —“ drohte Herr Bölsche.

Der Gute erzählte nicht, daß er bei Anbruch der Helligkeit gleich der Erste im Boot auf der Suche gewesen sei. Der Flußlauf hatte auch ihn angezogen und da hatte er die Durchbruchsspuren im Uferbusch entdeckt. Zwei brave Kuttergäste, die hinter ihm Augen und Mund aufsperrten, waren von ihm mitgenommen worden.

Hans und Hein erschien es gänzlich unverständlich, daß man ihrethalben soviele Umstände gemacht hatte. Das war doch sonst nicht

Mode an Bord. Schmeichelhaft, höchst schmeichelhaft, aber unleugbar ein bischen fatal!

Bölsche wurde nun auch seinerseits von den beiden Helden aufgeklärt.

„Komisch," sagte er, „ich bin hier doch schon so oft gefahren (er warf sich ein wenig in die Brust) aber daß hier so etwas noch passiert, hab' ich nie gehört. Aber nun Zug, an Bord, Herrschaften! Dieser Satansbalg krächzt ja nicht zum Aushalten."

„Pardon, Herr Leutnant!" — Hans war tief von seinen Mutterpflichten erfüllt — „erst muß er doch was haben, und dann muß er überhaupt doch mit!"

Bölsche sträubte sich heftig, indem er die Schatten des Fluches der Lächerlichkeit voraus sah. Aber schließlich — — — man konnte das Negerkind wirklich nicht umkommen lassen.

Das arme Wesen hatte sich die Stimme fast weggeschrieen in der Nacht, ohne daß die beiden Bleiklötze dies im geringsten gehört hatten.

Eilfertig machte Hans noch etwas Wasser warm und öffnete eine Nuß. „Einen Buddel voll hat es unbedingt noch nötig, sonst krepiert es. Herr Leutnant."

„So! Bade, Sie nehmen den Affen — —" Das erforderte noch eine Viertelstunde.

„Und Knoop das Ferkel, wenn ich bitten darf, Herr Leutnant," meldete Hein kurz entschlossen.

„Das gehört Ihnen doch nicht, Mensch!"

„Ja, aber es kommt doch sonst auch um . . . . und" fügte er verschmitzt lächelnd und bittend hinzu „denken Sie doch an unseren Hammelkohl Herr Leutnant!"

Bölsche lachte und gab das Fouragierstück zu.

„Merkste 'was, Hans?" fragte Hein.

„Und ob! Ich hab' die Uebernahme der Bankrotthälfte nicht mehr nötig."

So zogen sie alle sieben fröhlich ab.

* * *

Und dies Hallo, als der Kutter an Steuerbord längsseit kam!

Der Kommandant war zurückhaltend neben Stopp und dem Signalgast auf der Brücke geblieben und strich in mystischer Haltung den langen schwarzen Bart. Sonst wimmelte es an Steuerbord, an Deck und in Batterieluken, — ein grinsendes Antlitz neben dem anderen. Die Offiziere und sämtliche Seekadetten umdrängten das Fallreep. Und als sie die Details erkannt hatten, erschütterte ein einziges brüllendes Gelächter S. M. Schiff, das der Kommandant nicht unterdrücken konnte, sondern in das er selber mit einstimmen mußte.

Es war aber auch ein Anblick, dieser Aufzug der Helden über die Fallreepstreppe! Erst Bölsche, umgürtet von einer Würde, wie noch nie, dann Hein und Hans, wie zwei Strauchräuber ausschauend, aber auch mit viel Würde; dann, verlegen über das ganze rote Gesicht grinsend, Bade, wie eine Spreewald-Amme das schwarze Baby vorsichtig im Arme, und desgleichen Knoop mit dem Schweinchen, das sein nahes Schicksal durchschaut haben mochte und laut quiekend zu entrinnen strebte.

„Das Puma! das Puma!" schrien die Seekadetten.

„Nee, zwee!" überkrähte eine helle Stimme die andern. Und nun konnten sie nicht länger mehr an sich halten und brachten Hans und Hein ein dreifaches Hepp! Hepp! Hurra! Und der Kommandant duldete es wieder.

Hans und Hein waren längst mit fröhlich geworden; geradezu im Triumphzug wurden sie in die Messe hinunter geleitet. Das Baby aber kam einstweilen, bis man zu dem nächsten Hafen, dem von

. . . „Das Puma! das Puma!" schrien die Seekadetten . . .

Marauyen, dampften konnte, ins Lazaret beim Stabsarzt in Pension, wo mit Gummisauger und kondensierter Milch die Ernährungsfrage bedeutend gehoben ward.

Glücklicherweise dauerte dieser Zustand nur ganz kurz; denn kaum hatte man das Schiff wieder in den Normalzustand versetzt, als ein Segelboot von der Insel her auftauchte, ein Segelboot mit —— dem Dinghy im Schlepp!

* * *

Nun war der „Sklavenhandel" aufgeklärt. Der Plantagenbesitzer, ein ganz anständiger Venezolaner hatte vor längerer Zeit eine Anzahl Jamaika-Neger fest auf ein paar Jahre verpflichtet. Ein Arbeiter und eine Arbeiterin waren kontraktbrüchig und flüchtig

geworden, hatten die verlassene Plantage an der Flußmündung aufgefunden und sich dort seit Monaten häuslich niedergelassen. Mit Erlaubnis des kolumbianischen Alkalden in Marauyen — wohin die beiden ihre Feldfrüchte verkauften — hatte der Pflanzer, nachdem der Schlupfwinkel endlich von ihm entdeckt worden war, sie gestern durch einige seiner halbindianischen Leute zurückgeholt. Diese waren freilich wenig säuberlich vorgegangen, hatten das Kind nicht bemerkt, überhaupt von dessen mittlerweile erfolgten Existenz nichts gewußt und sich mit den kein Spanisch verstehenden Schwarzen nicht verständigen können. Da sie ebenfalls die Anwesenheit des Kriegsschiffes — da solche selten oder fast nie hierher kamen, nicht geahnt, noch etwas von den Seekadetten, wohl aber das Dinghy bemerkt hatten, waren sie zu der Annahme gelangt, es sei von dem Neger in Marauyen oder Riohacha gestohlen worden, und es wäre ihre Pflicht, es zu bergen.

Der Venezoelaner hatte die Zugehörigkeit des Bootes sofort richtig erkannt und brachte es unter unendlichen Entschuldigungen wieder zurück. Das Heiterste aber war, daß er auch die schwarze Dame bei sich führte, mit der er gleich wieder zum Abholen ihres unfreiwillig verlassenen Babys zu fahren gedachte.

Diese Mühe war nun überflüssig.

Als die schwarze Mama auf dem Oberdeck, unter allgemeiner freudiger Anteilnahme, ihren kleinen Balg so wohl erhalten wieder sah, entschwand jede Aufregung aus ihren Zügen; sie zeigte strahlend ihr ganzes herrliches Gebiß und rief immer wieder: „Sweety, my Hearty, my Baby, my Bobby!“ Und dann erhielt er etwas Besseres als warmes Wasser und Kokos- und kondensierte Milch, und genoß es in schwelgerischster Weise.

Donnerwetter, aber nun das Schwein! Seine Seele weilte bereits in den Gefilden der abgeschiedenen Schweine, und der irdische Rest war ja der Kadetten-Kombüse unentbehrlich!

Hans und Hein trugen dem Venezoelaner als ehrliche Männer den Fall vor, und erwarteten nicht ohne Bedenken die Höhe des Schadenersatzes, der eben auch zusammen gepumpt werden wollte.

Aber der lachte nur. „Lassen Sie sich es gut schmecken, Sennores, Sie haben es redlich verdient! Meiner Ansicht nach hat der Kerl es in Marauyen gestohlen und von wem, das wird sich schwerlich herausstellen.“

Somit fühlten sich Hans und Hein in ihrem zarten Gewissen beschwichtigt und standen nun groß da.

Hammelkohl! Pah! — „Raus!!“ schrie die ganze Messe, wie der Stewardsmaat mittags als „ersten Gang“ mit Hammelkohl die Schwelle zu überschreiten wagte. Und dann erschien das ganze knusperige Ferkel, mit einer ausgezeichneten Sauce, Yams und Backpflaumen (mildreich kreditierte, selbstverständlich). Unser Leutnant Bölsche, der pflichtschuldigst eingeladen war, stiftete der anormalen Lage halber zu den vier gewonnenen St. Estephes noch vier dazu, und .. der Kapitänleutnant Stopp ließ mit Bewilligung des Kommandanten die schon angesetzte Nachmittagsschießübung und jeden Ersatzdienst für die Seekadetten ausfallen.

Die Woche fing einmal gut an!

In der Kadettenmesse herrschte heute eine Fidelität wie seit langem nicht. Man munkelte später von bedeutend mehr als acht Flaschen, die auf das Gedeihen der Wohltäter Hans und Hein geleert wurden.

„Gemüt und Familiensinn hat er immer gehabt; daß muß zur nachhaltigen Vertiefung der Erinnerung noch einmal tadellos vorgeführt werden, Herrschaften!" rief Hein, rotglühenden Antlitzes, in überquellender Freundschaft.

Darauf stopften sie etwas Puppenartiges, Schwarzes aus, legten es dem vor lauter St. Estephe still und selig vor sich hin lächelnden kleinen Hans in den Arm und gaben ihm die als Andenken mitgenommene Kalebasse in die andere Hand.

Und Hans murmelte glücklich vor sich hin: „So nimmt mich Jede, die mich sieht . . . . Jede!"

Flaschenposten. In den südaustralischen Gewässern ist jetzt eine Flaschenpost aufgefunden worden, die drei Jahre unterwegs war und in dieser Zeit gegen 3 500 Seemeilen zurücklegte. Die Flasche war von dem Schiffe „Alberta" bei den Falklandinseln ausgeworfen. In Amerika ist der Versuch gemacht worden, die Flaschenposten zu wissenschaftlichen Zwecken zu benutzen. So hat das Marineministerium eine amtliche Stelle für die Aussetzung und das Wiederauffinden von Flaschenposten eingerichtet. Im Laufe eines Jahres wurden von dieser Flaschenpostbehörde 81 Flaschen im Nordatlantischen Ozean ausgesetzt. Eine dieser Flaschen wurde nach 125 tägiger Fahrt, eine andere 154 Tage darauf nach einer Fahrt von 3 300 Seemeilen wieder aufgefischt. Ueber die Richtung und Schnelligkeit der Meeresströmungen geben diese Flaschenposten manche wertvolle Aufklärung. Wie rasch die Ströme im Ozean fließen, zeigt das Geschick einer Flaschenpost, die in 154 Tagen 2 700 Seemeilen, täglich also 17,5 Seemeilen, zurücklegte. Die weitaus meisten Flaschenposten gehen verloren. So ließ der Fürst von Monako im Laufe einiger Jahre 1675 Treibkörper aussetzen, von denen nur 146 wieder aufgefunden wurden.

Die Sicherheit des Reisens auf modernen Ozeandampfern.

Nur der vermag zu beurteilen, was es heißt, auf hoher See den Kampf mit den Elementen auszufechten, der zufällig selbst einmal an Bord eines Schiffes die Seefahrt von der ungünstigsten Seite kennen gelernt hat, der aus eigener Anschauung weiß, wie in solchen Augenblicken die Verantwortung der Schiffsleitung und die Anforderungen an die Energie und Arbeitskraft jedes einzelnen Mannes der Besatzung und nicht zuletzt die Stabilität und Widerstandskraft des Schiffes ins ungemessene wächst. Trotz alledem sind aber heutzutage gegen früher die Gefahren der Seeschiffahrt durch Einführung mannigfaltiger im Laufe der Zeit außerordentlich vervollkommneter Sicherheitseinrichtungen derart verringert worden, daß man ohne Uebertreibung behaupten kann, daß man auf erstklassigen modern eingerichteten Schiffen heute sicherer reist als auf der Eisenbahn. Drahtlose Telegraphie ermöglicht es heute den Führern der meisten transatlantischen Dampfer, falls auf hoher See irgendwelche Gefahr im Verzuge ist, andere in der Nähe befindliche Schiffe zu benachrichtigen und um Hilfe zu bitten. Unterwasserglockensignale erleichtern den Kapitänen die Annäherung an die Küsten bei nebligem Wetter, während für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes selbst und alles dessen, was sich in ihm befindet, die verschiedensten, teils allein, teils zusammenwirkenden Faktoren in Frage kommen, so der Doppelboden, die Schottenschließvorrichtungen, die Schotteneinteilung des Schiffes, Anlagen für möglichst schnelle und zuverlässige Befehlsübertragung, Doppelschrauben usw. Namentlich die Einführung des Doppelschraubensystems hat sich bei den großen transatlantischen Dampfern als von außerordentlicher Wichtigkeit erwiesen und wenn es noch eines Beweises dafür bedurft hätte, so wäre dieser zweifellos in neuester Zeit erbracht worden, wo zwei große deutsche Passagierdampfer, „Prinzeß Irene", Kapitän von Letten-Petersen, und „Prinz Friedrich Wilhelm", Kapitän Prehn, infolge Beschädigung des Steuerruders, wie es auch schon früher auf anderen Dampfern vorgekommen ist, bei schwerem Wetter lediglich mit den Schrauben oder mit der Hilfssteuermaschine steuernd, glücklich ihren Bestimmungshafen erreicht haben. Auf dem Dampfer „Prinzeß Irene" brach bei sehr schwerem Wetter und hohem Seegang einige Tage nach der Abfahrt von New York mitten auf dem Ozean der Ruderschaft, so daß das Ruder gebrauchsunfähig und damit einer der wichtigsten Nervenstränge im Innern des Schiffes außer Tätigkeit gesetzt wurde. Die Funktion des Ruders, welche lediglich das Schiff auf seinem Kurse zu halten hat, mußten nun die sonst ausschließlich der Fortbewegung des Schiffes dienenden beiden Schrauben übernehmen. Um diese Aufgabe lösen zu können, müssen die ungeschlachten, schweren Metallmassen, aus denen die Schrauben so großer Dampfer bestehen, mitsamt der sie treibenden gewaltigen Maschinen in eine ganz besonders straffe Zügelung genommen werden, die an die Schiffs- und

Der Dampfer „Hedwig Heidmann“
wurde in der Elbe von einem zweiten Dampfer mitschiffs angerannt und erhielt ein kolossales Leck. Durch Schließen der Schotten gelang es, das Schiff vor dem Untergang zu bewahren und nach Hamburg einzubringen, wo es zur Ausbesserung des Schadens in's Dock ging. Unsere Abbildung zeigt das gedockte schwerbeschädigte Schiff und gibt einen Einblick in das zerstörte Schiffsinnere. Der Leck erstreckt sich vom Kiel bis fast zur Bordhöhe. Die Stahlplatten und das eiserne Gerippe wurden wie Strohhalme geknickt.

Maschinenführung die denkbar größten Anforderungen stellt, da es hauptsächlich darauf ankommt, nach Festlegung der einen Maschine mit der anderen durch Vermehrung oder Verminderung der Schraubenumdrehungen das Schiff auf dem richtigen Kurs zu halten. Wie nun schon das Ruder eines dahineilenden Schiffes im Kampfe gegen dessen Abweichungsbestrebungen auch nur Sekunden stillstehen kann, so bedarf es jetzt fortwährender Aenderungen im Gang der steuernden Maschine, die unter Verzicht auf den Kommando-Telegraphen durch das Sprachrohr von der Kommandobrücke aus nach dem Maschinenraum hinunter befohlen werden, und bei denen es sich oft nur um einzelne Umdrehungen in der Minute handelt. Anders als auf der „Prinzeß Irene“ lagen die Verhältnisse auf dem Dampfer „Prinz Friedrich Wilhelm“, auf welchem auf der Reise nach New York eine Beschädigung der zur Betätigung des Ruders dienenden Dampfsteuermaschine eingetreten war. Nach Meldungen von Bord des Dampfers „Prinz Friedrich Wilhelm“ ist der Schaden an der Dampfsteuermaschine ebenfalls bei schwerem Wetter auf See eingetreten. Von einer ernsten Gefahr für das Schiff konnte keine Rede sein, weil die Schiffsleitung sofort mit den Schrauben weitersteuern konnte, und sie auch, da ja das Steuerruder selbst völlig intakt war, die Möglichkeit hatte, die Reserve-Steuermaschine in Betrieb zu setzen, was auch tatsächlich geschehen ist. So konnten mit den vorhandenen Hilfsmitteln die Schiffe ohne Gefahr und ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen, trotz der stürmischen Witterung ihre Reise fortsetzen und, wenn auch mit verhältnismäßig geringer Verspätung, ihren Bestimmungshafen wohlbehalten erreichen. Und das dürfte der beste Beweis dafür sein, daß die Sicherheitseinrichtungen an Bord unserer modernen Dampfer durchaus auf der Höhe und die Gefahren der Seeschiffahrt tatsächlich auf ein Minimum reduziert sind.

Was versteht man unter „abgeblendet fahren“. Man liest zuweilen in Zeitungen, das Unglück, z. B. ein Zusammenstoß zwischen zwei Schiffen in der Flotte, erfolgte, während die Schiffe abgeblendet fuhren. „Abgeblendet“ fährt ein Schiff, wenn es nicht gesehen sein will, also in der Nähe des Feindes, während der Nacht. Zu diesem Beruf werden alle Lichter im Schiff sorgfältig gelöscht, bezw. mit Vorrichtungen versehen, die den Schein nicht nach außen dringen lassen. So legt man über die Fenster Segeltücher oder verschließt sie mit blechernen Laden. Es liegt auf der Hand, daß das Fahren abgeblendet sehr hohe Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Schiffsleitung stellt.

Kosten von scharfen Schüßen. Ein scharfer Schuß aus einem 28 cm Geschütz kostet etwa 1 800 Mk. wenn ein Stahlvollgeschoß verwandt wird. Wird eine Granate verfeuert, so beläuft er sich auf rund 1 000 Mk. Bekanntlich können aber unsere Rohre nur wenige hundert Schüsse aushalten. So muß man für die Rohrabnutzung bei jedem Schuß etwa noch 1 000 Mk. hinzurechnen. Ein 28 cm Rohr kostet ca. 230 000 Mk.

Ein Torpedoschuß kostet ca. 14 000 Mk.

Signalbuch- und Antwort-Wimpel.

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

W

X

Y

Z

Die Flaggen des internationalen Signalbuches.

Kieler Sprotten.

Von C. Schenkling (Berlin).

Obschon die Bedeutung der Sprotte für den menschlichen Haushalt weit geringer ist als die des Herings, gehört sie doch zu den wichtigsten Fischen der Ost- und Nordsee, deren Küsten sie in zahlreicher Menge bevölkert. Aehnlich dem Hering und mit ihm vergesellschaftet vorkommend, wird die Sprotte vielfach nur für einen jungen Hering gehalten, mit diesem gefangen und gehangen, nämlich in den Rauchfang, um als „Kieler Sprotte" in den Handel zu kommen.

Beim Netzausbessern.

Nicht nur zur Laichzeit, die in den Juli fällt, sondern auch in anderen Monaten vereinigen sich die Sprotten zu ungeheuren Schwärmen und erscheinen in der Nähe der Küste oder in seichterem Wasser, so im September in der Danziger und im November in der Kieler Bucht. In diese Zeit fällt dann auch der Fang dieser heringsartigen Fische, d. h. wenn sie erscheinen, denn, wie die Sardinenzüge an der Küste der Bretagne, waren, wie noch errinnerlich sein dürfte, vor einigen Wintern die reichen Sprottenschwärme an der deutschen Nordseeküste einmal fast

gänzlich und dann überhaupt ausgeblieben, wodurch unter den Fischern der von Cuxhaven ausfahrenden großen Hochseeflotte der Nordsee viel Not und Elend entstand.

Im Spätherbst, wenn eine leichte Brise über das Wasser dahingeht, so daß die ganze See mit kurzen, krausen Wellen bedeckt ist, haben die Ellerbecker die meiste Aussicht auf einen guten Sprottenfang, denn bei solchem Wetter pflegen die Sprotten in großen Scharen einherzuziehen, zu „lopen“ (laufen), wie die Fischer sagen, und lassen sich leichter fangen. Ein ganzes Geschwader von Booten begibt sich sodann in die Kieler Bucht. Je zwei und drei der Fahrzeuge bergen das große, aus feinem, starkem Hanfgarne gestrickte und dunkel geteerte oder gebeizte Fangnetz, das aus dem sogenannten Sack und zwei Flügeln besteht. Die Maschen, deren Weite und Anzahl sich nach der Größe der zu fangenden Fische richtet, sind am äußersten Ende der Flügel am weitesten, werden dann immer enger und schließlich im Sacke, der beide Flügel verbindet, so dicht, daß selbst die kleinsten Fische nicht durchschlüpfen können. Auf allen vier Seiten ist das Netz durch eine dicke Schnur begrenzt, die gewissermaßen einen Rahmen um dasselbe bildet. Die ganze obere Seite ist mit Korkstücken, die untere mit Steinen versehen. Jene, „Flotthölzer“ genannt, haben den Zweck, das Netz aufrecht zu erhalten, zu tragen, diese sollen das Netz straff spannen und ihm die erforderliche Lage geben. Am Ende jeden Flügels ist ein starkes Querholz befestigt und an diesem ein langes, dickes Tau, das um eine Walze läuft, die in der Mitte des Bootes mittels Handspeichen gedreht wird.

Nachdem dieses wertvolle Handwerkszeug (es kostet über 1000 Mark) in regelmäßigen Lagen am Vordersteven des Bootes niedergelegt worden ist und der am Steuer befindliche Kasten sein Deputat an Brot, Speck und Branntwein bekommen hat, stößt die aus zwei kräftigen Männern bestehende Besatzung jedes Bootes vom Lande. Die Ruder werden eingelegt, und im gleichmäßigen Takte geht es vorwärts in die offene See, deren kräuselnde Wellen unter dem klaren, wolkenlosen Sternenhimmel glitzern und blitzen. Ist die zum „Aussetzen“ der Netze bestimmte Stelle erreicht, so werden die Ruder eingezogen, und die Boote liegen jetzt dicht beieinander. Nachdem jedes einen Flügel des Netzes aufgenommen hat und der mit einem Stück Blei beschwerte Sack langsam ins Wasser gelassen ist, fahren sie in entgegengesetzter Richtung auseinander und entfernen sich soweit voneinander, daß die Querhölzer der nun ausgeworfenen Flügel unter Wasser sind. Dann ändern sie die Richtungen und fahren parallel nebeneinander her. Die Walzen beginnen sich zu drehen und das ablaufende Tau sinkt ins Wasser. Endlich ist jede Walze abgelaufen, und reichlich hundert Schritt von den Booten entfernt liegt das Netz ausgespannt am Grunde des Meeres. Nunmehr beginnt das „Ziehen“ desselben, indem die Handspeichen der Walzen in entgegengesetzter Richtung gedreht werden. Allmählich nähert sich so fortwährend das ausgespannte Netz den Booten, und sobald jedes von ihnen das Querholz seines Flügels erreicht hat, legen sie sich dicht nebeneinander, um das Einziehen des Netzes zu beginnen, eine Arbeit, die noch mühsamer ist als das Ziehen selbst.

Mit Vater am Steuer.

Wegen des daran haftenden Wassers, Seetangs und der Steine, kann das große Netz nur stückweise ins Boot gezogen werden: es dauert also eine geraume Zeit, bis der verhängnisvolle Sack sichtbar wird.

Zuerst kommen einzelne Fische zum Vorschein, die sich mit ihren zackigen Rücken- und Bauchflossen in den Maschen festgelaufen und verwickelt haben. Sie werden ausgelöst und ins Boot geworfen, je mehr ihrer sind, desto größer ist die Hoffnung auf eine reiche Beute, wie starke Tirailleurketten gewöhnlich ein entsprechendes Gros hinter sich haben. Und nun das Endresultat! Von Mellenragger Fischern wurden vor einigen Jahren mit einem einzigen Strandgarnzuge sechs Bootsladungen gefangen, jede zu 100 bis 120 Scheffel! An der britischen Küste sind einmal soviel Sprotten gefangen, daß London nur den geringsten Teil bewältigen konnte und Tausende und Hunderttausende von Scheffeln auf die Aecker geworfen werden mußten. Auch an unseren Küsten, insbesondere an denen der Ostsee, werden alljährlich viele, bei Eckernförde allein durchschnittlich etwa 16 Millionen Sprotten gefangen. Statt der glitzernden und zappelnden Fische enthält manchmal das Netz auch nur eine verworrene Masse grünen und verwesenden Seegrases, das nur unnütze Stecklinge, Seesterne, Muscheln, Polypen und Quallen in seinem Schoße birgt.

Während nach dem Fange die Männer ihre Aufmerksamkeit lediglich dem Netze zuwenden, es durch fleißiges Spülen von Fischleim, Kies, Seegras und anderem Unrat sorgfältig reinigen und an einem luftigen, schattigen Orte zum Trocknen aufhängen, bemächtigen sich die Frauen der Beute. Auf rußiger Tenne sind viele Kinder beschäftigt, feine glattgeschälte Weidenstäbe durch die Kiemen der Fische zu stecken. Sobald an dem Stocke etwa 50 Fische hängen, wird er in den Rauchfang des Herdes gebracht, deren gewöhnlich zwei nebeneinander stehen und jeder drei Schichten dieser Stöcke aufnimmt. Auf den Herden brennt ein niedriges Feuer, dessen Brennmaterial, Eichen- und Erlenspäne, stets feucht gehalten wird, um einen gehörigen Rauch zu entwickeln. Dies geschieht zunächst, um die zum Räuchern der Fische nötige Intensität des Rauches zu erzeugen, aber auch der Vorsicht halber. Denn sobald die Flamme hell auflodert und gegen die Fische schlägt, steht der ganze Vorrat in Gefahr, im Nu zu verbrennen. Das Fett der Fische wirkt wie Oel, und nur dem massiven Herde ist es zu verdanken, daß die Bewohner zu dem Verluste ihrer Fische nicht auch den ihres Hauses zu beklagen haben.

Die natürliche Farbe der Sprotte ist silberweiß. Wenn der Fisch eine Zeitlang im Rauche gehangen hat, geht sie ins Grünliche über und wird schließlich — nach Verlauf von zwei bis drei Stunden — goldgelb. Frisch aus dem Rauche gekommen, sind Sprotten eine Delikatesse, die von echten Gourmands mit „Haut und Haar" aufgegessen werden; allenfalls bleibt der tüchtig ausgesogene Kopf auf dem Teller zurück. Aber schon nach wenigen Tagen verlieren sie ihren Geschmack, werden trocken und hart, und die Haut, die ihren goldnen Glanz eingebüßt hat, läßt sich nicht mehr mit Leichtigkeit abziehen. Auch die sofortige sorgfältige Verpackung vermag diesen Unter-

Von der Nordseeküste: Heimkehr der Fischerinnen vom Garneelenfang.

Die Garneele (Crangon vulgaris) ist in den europäischen Meeren, namentlich auch in der Nordsee, ungemein verbreitet. An sandigen Meeresküsten wimmelt es nur so von diesen kleinen, zartgebauten, wohlschmeckenden Krebstieren, deren Fang zumeist von Frauen besorgt wird. Man fängt sie zur Zeit der Ebbe mit Fangnetzen oder Reusen, und da sie an der Luft rasch absterben, müssen sie sogleich nach dem Fange in Salzwasser abgekocht werden, wobei sie die appetitliche hellrote Farbe annehmen.

schied nicht aufzuheben. Man kann also eigentlich nur an Ort und Stelle die Delikatesse in ihrer besonderen Güte genießen, meinetwegen in Kiel, das ja ein gut Teil seines Ruhms der Sprotte verdankt. Da aber alles, was ins Netz geriet, auch mit geräuchert wird, namentlich junge Heringe, die lange nicht so wohlschmeckend sind, werden die Kieler Sprotten minderwertig. Man kann aber die beiden Fische leicht an der Bauchseite erkennen, bei der Sprotte ist sie rauh und scharf, beim Hering glatt.

Außer der Ostsee bewohnt der gleich dem Hering in zahlreichen Unterarten auftretende Fisch die Nordsee bis zu den Lofoten und dem Kanal. Auch südlich von Australien ist er gefunden worden, und wird dort wie bei uns geräuchert, wogegen man denselben Fisch in Norwegen einmacht und unter dem Namen „Anchovis“ in den Handel bringt, der wohl zu unterscheiden ist von dem echten Anchovis (Engraulis encrasicholus, der wissenschaftliche Name der Sprotte ist Clupea sprattus), der einen dunklen Rückenstrich hat. Der Laich, der ausnahmslos im Salzwasser abgelegt wird, nicht wie beim Hering auch im Brackwasser, sinkt nicht zu Boden, sondern treibt nebst zahlreichen abgelaichten Sprotten tot auf der Oberfläche des Wassers.

Unsere Flottenvereinsfahrt.*)

Von einem Teilnehmer.

Es war am 15. Mai 1909, heiß brannte die Sonne auf die Köpfe der Sekundaner des fürstlichen Gymnasiums zu Sondershausen, die in der großen Pause auf dem Schulhofe standen. 9,15 Minuten ertönte die Glocke. Der Unterricht begann wieder. Es gab gerade Homer. Wie immer, die „honigsüßen“ Verse des „geliebten“ Homer und die große Hitze wirkten einschläfernd. Einige lagen müde mit den Köpfen auf den Bänken, andere gähnten, indem sie „das Gehege ihrer frühgeborenen Zähne“ weit öffneten. Da plötzlich klopfte es an die „gelbwangige“ Tür. Alle fuhren in die Höhe, doch der Schreck war nicht nötig, es war nur der „vielgewandte“ Schuldiener, der das „Nachrichtenbuch“ in die Klasse brachte. „Was ist denn da wieder los?“ ließen sich einige vernehmen. Mit lauter Stimme las unser Klassenlehrer: „Der deutsche Flottenverein, Landesverband Gotha, will eine Fahrt nach der Wasserkante in Szene setzen. Teilnehmen dürfen nur Schüler höherer Schulen Thüringens. Besucht wird: Kiel, Hamburg und Helgoland. Der Preis beträgt für Fahrt, Verpflegung usw., ausgenommen Getränke, 58 Mk., die Ausrüstung ist auf das Notwendigste zu beschränken. Empfehlenswert ist die Mitnahme eines Rucksackes, einer Kleider-, Zahn- und Stiefelbürste, eines Handtuches, Seife und Kamm.“ Dann wurde noch das genaue Programm vorgelesen. „Wer mitmachen will, soll sich um 12 Uhr bei Herrn .... melden.“ Den Rest der Stunde war natürlich von Aufmerksamkeit keine Rede mehr. Ueberall unterhielten sich die lieben Gefährten über das eben gehörte. „Fritz, machst du mit? Nee, ich hab' kein Geld! du dahinten, machst du denn mit? Ach, Quatsch, ich gehe in die

*) Die Arbeit ist vom Deutschen Flottenverein Gotha mit dem 1. Preis ausgezeichnet worden.

Schweiz." So flüsterten die „federkauenden" Genossen. Nun erwarteten wir „seufzend die göttlichen" Glockenschläge. Um 12 Uhr sah man denn einige 20 Pennäler bei dem Herrn . . . . sich zusammendrängen. Hierunter war auch ich, der Schreiber dieser Zeilen. Ich möchte mich nun den Lesern dieser „erderschütternden" Zeilen vorstellen. In der Penne werde ich „Männe Kong" oder „Bastard" (wegen meiner braunen Haut?) genannt. Ich bin 15 Jahr alt. Seit Juli 1894 wohne ich in der Residenzstadt Sondershausen, nahe bei der „waldumrauschten" Hainleite. Die Teilnehmer wurden aufgeschrieben und angewiesen, 20 Mk. als erste Rate auszuliefern. Natürlich hatte man zuvor den geldspendenden Papa um Erlaubnis gebeten. Nachdem wir die 20 „Meter abgeladen" hatten, „rollte sich der Mond in riesigem Kreise, und ein großer Monat war den Weg allen Fleisches gegangen". Wiederum mußte man das Geldsäckchen erleichtern, der Rest von 38 Mk. wurde eingesammelt. Eines Tages, es waren bereits Sommerferien, kam mein Freund . . . . auf „schweißtriefendem Stahlrosse" zu mir, meldend, daß, wenn ich die Reise mitmachen wollte, die am 19. Juni begönne und die falls kein größeres Unwetter, das den Weg, den der Dampfer zurückzulegen gezwungen wäre, durch haushohe Wogen unbefahrbar gemacht hätte, losgebrochen sei, am 24. Juli, hoffentlich glücklich zu Ende geführt werden würde, heute Nachmittag um 1 Uhr zu Herrn . . . . kommen sollte, wo die Programme und Fahrabzeichen verteilt werden sollten. (Mein Freund ist nämlich

Ein Matrosenbrief,

und wie derselbe von den Empfängern verstanden wird.

Originalzeichnung von Joh. Bahr.

ein ziemlich altes Semester, das sich durch sein eifriges Studium im Ostermann, die Ausdrucksweise dieses Sprachgelehrten etwas angewöhnt hat. Punkt 1 Uhr erschienen wir in der „hohlen Grotte" des Herrn ..... Wir bekamen jeder ein ausführliches Programm und ein „von weitem sehr entfernt aussehendes Festabzeichen", in Gestalt einer kleinen Fahne mit Nadel zum Anstecken. Und zwar erhielten wir „wohlgemuten Schwarzburger" eine blau-weiße Fahne, während doch unser Großstaat die weiß-blauen Farben der Käfernburger im Wappen führt. Wir wurden also überall als Bayern angesehen. Nun waren es bloß noch acht Tage bis zur Reise. Doch auch diese wurden durch die Drehung der Mama Erde zu Ende gebracht. Während dieser Tage war man natürlich nicht müßig gewesen. Der dichte Rucksack wurde hervorgesucht, ein neuer Umhang, Marke „Wasserperle", angeschafft. Nach vielem Kopfzerbrechen war endlich das Gepäck fertig. Da ich denke, es könnte einiges von Interesse sein, so will ich es hier vor den Augen meiner „halmfruchtkauenden" Leser zusammenlegen. 1) Ein Ranzen aus Segeltuch mit 4 Taschen, auf der Rückseite ist der Name eingestickt. 2) Ein Umhang, auf den Ranzen geschnallt. 3) Ein Hemd, natürlich ein frisches. 4) Ein paar Strümpfe. 5) 3 Kragen. 6) 1 Kravatte. 7) 2 Taschentücher zum Nasenputzen. 8) Ein Fernrohr zum „Gucken". 9) Einen Bleistift. 10) Geld und möglichst viel. 11) Eine Zahnbürste. 12) Eine Stiefelbürste. 13) Zahnputzpulver. 14) Waschlappen. 15) Seife. 16) 2 Handtücher. 17) Eine Mütze, die man in die Hosentasche stecken kann. Eine „Musspritze", „dick wie der Mast eines schwarzen breiten Lastschiffes", ist nicht zu empfehlen, da dieselbe nur hindert und gar zu leicht ent-

1. Liebe Eltern! Endlich bin ich an Bord kommandiert und habe heute schon die erste Nacht in einem Panzer geschlafen.

2. Unser Schiff, ein sogenanntes Schlachtschiff.

wendet wird. Also ich führte die oben aufgezählten Sachen mit. Natürlich nahmen wir auch Eßvorräte mit, da wir auf der Hinfahrt doch nichts bekamen. Butterbrote, die von Wurst „strotzten". Und eine Flasche voll von „köstlichem" Wasser, „ganz süß und ungemischt", einen „Göttertrank". „Und so oft man diesen herrlichen Trank mit Wasser mischte, er blieb immer Waser, so edel und rein wie dieser Nektar." So kam nun der Tag der Abreise von der Heimat. —

3. wurde heute früh aus dem Hafen geschleppt.

Wir zogen Montag, den 19. Juli, vollgepackt auf unsern „Centralbahnhof". 9.24 brauste der Schnellzug Erfurt-Nordhausen mit einer Geschwindigkeit von 0,05 km in der Stunde in die Halle. Aus allen Fenstern lehnten sich Pennäler in Hemdsärmeln heraus. Mit einem Hurra wurden wir Sondershauser empfangen. Nachdem wir uns auf die „viellöcherigen" Sitze gesetzt hatten, dampfte das Bähnlein fort. An Nordhausen, dem „blätterreichen, zackigem" Harze vorbei, trug uns das Dampfroß nach Northeim. Nun ging es in die norddeutsche Tiefebene hinaus. An Hannover vorüber, mitten durch die Lüneburger Heide. Da die Aussicht nun recht langweilg wurde, so beschäftigten wir uns anderweitig. Einige steckten sich gleich eine Zigarette oder eine Zigarre und wenns hochkam, eine Pfeife zwischen die „kirschroten" Lippen. Andere zermalmten mit ihren Kiefern Wurstbrote. Wieder andere holten ihre sogenannten Kommersbücher aus der Hose; und bald schallte es durch die Wagen: „Studio auf einer Reis'".

4 Draußen auf der Rhede mußten wir Kohlen einnehmen.

Auf allen Stationen wurde möglichst viel Lärm gemacht. Die einen übten Hurras auf die deutsche Flotte ein, die andern schrieen: „Bier gefällig, warme Würstchen, Schokoladenplätzchen, Aromati=que". So die Zeit verbringend erwarteten wir das „schiffereiche" Hamburg. Nachdem Harburg in Sicht gekommen war, streckte alles seine „Schwanenhälse" zum Fenster hinaus. Ab und zu bekam man einen Apfelrest und ähnliche ausgespuckte Sachen ins Gesicht, doch das hielt keinen ab, seine Wirbelsäule in Schraubenwindungen zu drehen, um womöglich als „primus omnium" die Elbe zu sehen. Endlich donnerte der Zug über die beiden riesigen Elbbrücken, und Hamburg lag vor uns. Da rissen wir aber doch die Aeuglein auf. Donnerwetter, die Elbe ist ja breiter wie die Wipper, und der Verkehr auf dem riesigen Strom, Kähnchen, so lang wie der Schulhof, und Masten, so hoch wie der Kirchturm. Doch weiter rasselte der Zug. In Hamburg stiegen wir um und weiter zog uns das Dampfroß Kiel entgegen. Altona, Neumünster und viele andere Ortschaften sahen wir vorüberfliegen. Der Magen fing allmählich an zu „knurren und zu pfeifen." Es war ja unterdessen auch 7 Uhr geworden. Fahrplanmäßig 7.24 standen wir auf dem Kieler Bahnhof. Die ganze Sache sah gleich etwas „mariniert" aus. Marineoffiziere, Sekadetten mit ihren Dolchen und Matrosen in Menge konnte man da sehen. Nachdem wir gruppenweise abgezählt worden waren, führte uns ein Herr Marine=Oberingenieur Mutzelberg nach „Wriedts Etablissement." Hier sollte die Abendfütterung stattfinden. Ehe der Schmaus begann, konnte man sich einmal die Führer und Genossen näher besehen.

Schnell wurden Bekanntschaften gemacht und geschlossen. Man setzte sich zu Tische. Das Essen war vorzüglich. 2 Gänge und Nachtisch. Um 9 Uhr rückten wir wieder ab. Heute Abend sollten wir die erste Seefahrt machen. Am Hafen angelangt, bestiegen wir einen kleinen Dampfer, der uns nach unserm Nachtquartier, den Wieker Kasernen bringen sollte. Von der Kieler Föhrde konnte man nicht viel sehen. Ab und zu kamen wir an einem vor Anker liegenden Kriegsschiffe vorüber. Seekrank wurde diesmal noch keiner. Um 1/2 10 Uhr legten wir im Wieker Torpedoboots=hafen an. Der Reihe nach stiegen wir aus und folgten dem führenden Ingenieur. Wir marschierten mitten durch das Kasernenviertel, eine Kaserne lag an der anderen. Exerzierplätze und Schilderhäuschen, Posten und Patrouillen, wie in einer Festung.

5. Dann machten wir Dampf

Vor einer Kaserne wurde „Halt“ kommandiert. Die Ordonnanz schloß auf, und wir stürmten hinein und die Treppen hinauf. Auf dem hell erleuchteten Korridor wurden wir, immer zehn, zusammengestellt und in eine Stube gewiesen. Nr. 56, Nr. 57, Nr. 58 usw. rief der wachthabende Unteroffizier, der „Maat“, wie er hier heißt. Wir stürzten in unsere Stuben, das elektrische Licht leuchtete schon, und suchten ein Bett zu belegen. Natürlich wollte jeder ein oberes Bett haben, aber es waren nun eben mal fünf obere und fünf untere Flohkisten. Es kam zu einer kleinen Hauerei. Doch schließlich hatte jeder sich zurecht gefunden oder sich zurecht finden müssen. Ich hatte ein oberes Bett und ich sage leider. In der Stube waren 10 Bettstellen, 10 Spinde, ein Ofen, 2 Tische und 10 Stühle. Natürlich belegte jeder auch ein Spind. Nun war große Wäsche. Man holte sein Waschzeug und schob in den Waschraum, hier waren 15 Becken an der Wand. Mit großem Hallo und Wassergespritze wusch man sich hier und wurde gewaschen. Alles triefte von Wasser. Nun sollten wir eigentlich in die Ba-Ba gehen, aber daran dachte natürlich „keiner“. Wir warteten, bis die Herren Lehrer im Bett waren, und dann ging der Spaß erst los. Auf den Korridoren unterhielten wir uns mit den Matrosen, die sehr liebenswürdig waren. Dann wurde geturnt und anderer Unsinn gemacht. Kam zufällig ein Lehrer, dann verschwand alles. Als die Glocke 12 Uhr schlug, gingen wir wenigstens in die Stuben, doch auch hier hörte der Lärm nicht auf. Stiefel wurden gewichst, Kleider gebürstet, und Ringkämpfe wurden veranstaltet. Man legte sich mit dem Anzug ins Bett. Und wehe denen, die oben schliefen, bald wurde das Bettuch weggezogen, bald fühlte man sich mit samt dem Bette in der Luft schweben. Erst um 2 Uhr schlief ich ein. Aber wie mir meine Nachbarn erzählten, ist es die ganze Nacht nicht ruhig geworden. Um 4 Uhr standen wir schon wieder auf. Natürlich wuschen wir uns auch wieder. Aber 'raus konnten wir noch nicht. Das Portal wurde erst um fünf geöffnet. So durchsuchten wir nun die ganze Kaserne. Ueberall spionierten wir herum. Als Reveille geblasen wurde, durften wir hinaus. Wir liefen natürlich gleich an den Hafen. Hier lagen an der Mole 15 Torpedoboote unter Dampf. Ganz unheimlich muteten uns die schwarzen Gesellen an. Der messerscharfe Bug, die niedrigen Schlote, und alles schwarz. Am Heck flatterte lustig die Kriegs-

c. und stachen in See.

flagge. Auf der Reede lag der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert“. Von der Hochseeflotte war nichts zu sehen, denn sie war gerade im Manöver. Nur die riesigen roten Tonnen, an denen sonst die Panzerkolosse vertaut werden, schaukelten auf den Wellen. An der anderen Seite der Mole lagen 4 Kohlenschiffe, bis an den Rand voll schwarzer Diamanten. Um ½8 Uhr gingen wir in die Kantine um zu frühstücken. Auch hier war alles tadellos. Kein „Bliemchenkaffee“. Die Kantine war hübsch eingerichtet. Schiffsbilder- und Modelle an den Wänden, überall waren überseeische Gegenstände, Waffen und Muscheln angebracht. Die einzelnen Tische hatten alle Namen: da gabs eine I., II. und III. Kajüte, ein Seemannsheim, „Laß fallen Anker“ und a. m. Nach dem Frühstück gingen wir wieder auf die Mole, um die Torpedoboote genauer zu besichtigen. Unser Ingenieur hielt erst einen allgemeinen Vortrag und dann kletterten wir auf die schwarzen Teufel. Alles wurde bereitwilligst erklärt und gezeigt. Die Torpedos, die Ausstoßrohre, die kleinen Kanonen, die Kommandobrücke mit ihren Einrichtungen, die Scheinwerfer, die Maschinen usw. Reich belehrt kehrten wir an Land zurück. Jetzt bestiegen wir den kleinen Dampfer, der uns zur kaiserlichen Werft bringen sollte. Es war eine herrliche Fahrt durch die Föhrde. Segeljachten stürmten vorüber, Pinassen und Ruderboote fuhren überall. An den Panzerschiffen leuchtete der goldene Bugschmuck, allenthalben wehte die Kriegsflagge. Im Hintergrunde lag ein Schulschiff, weiß wie ein Schwan, mit schlanken Masten. Zur rechten war das königliche Schloß zu sehen, davor die Stationsjacht „Carmen“, weiter hin die kaiserliche Jacht „Meteor“ und die Jacht der Kaiserin „Iduna“. Ein herrliches Bild. Bald legten wir bei der Werft an. Photographische Apparate mußten abgeliefert werden, wir schienen also sehr spionageverdächtig zu sein. Dann wurden wir in drei Gruppen geteilt, eine jede bekam einen Führer. Die Werft ist eigentlich eine Stadt für sich, hat eigene Eisenbahn und Feuerwehr. Gleich beim Eintritt fielen uns der riesige Kran und die kolossalen glasüberdeckten Hellinge in die Augen. Zunächst gingen wir zum Trockendock, in dem gerade der neueste Panzerkreuzer „Blücher“ lag. Er war noch im Bau, die Masten, Schlote und Decksaufbauten fehlten noch. Der Blücher ist ja jetzt eins unserer größten Kriegsschiffe mit seinen 15000 Tonns. Wir stiegen auf einer schmalen Leiter in das Dock hinab. Und als wir unten standen, sahen wir erst recht die riesigen Größenverhältnisse. Das Dock war wohl 200 m lang, 30 m

7. Zur Uebung mußten wir alle in den Großtopp klettern.

breit und 15 m tief, ganz mit Backsteinen ausgemauert. Man stand wie in einem tiefen Brunnen. Wie ein riesiges Ungeheuer lag der graue Panzerleib da, die Seiten ragten wie Türme empor, vorn ein scharfer Rammsporn und hinten das starke Ruder und die drei Schrauben. Das Ruder aus mannsdickem Stahl wie ein großer Torflügel die Schrauben an Wellen, so dick wie ein kleiner Eichstamm, hatten drei Flügel aus Bronze, die in der Sonne funkelten. Das ganze Dock wimmelte von Arbeitern. Panzerplatten werden genietet, gebohrt und gehämmert, es war ein riesiges Getriebe. Vorn war das Dock durch Pontons gegen die See abgeschlossen. Befriedigt kehrten wir wieder ans Tageslicht zurück. Von hier gingen wir wieder in den Bootsschuppen. Hier lagen für sämtliche Kriegsschiffe der Kieler Station Reserveboote. Vom großen Dampfbeiboot bis zum Dingi. In drei Etagen standen die Boote, überall war gleich der Schiffsname daran gemalt. Da las man S. M. S. Hohenzollern, S. M. S. Nixe usw. Eine Pinasse fiel uns besonders auf. Sie war für S. M. den Kaiser bestimmt. Schneeweiß mit goldenen Kanten, die Kajüte war aus Mahagoni mit Seide innen. Die Schlote aus poliertem Messing. Daneben war die Bootsbauanstalt, halbfertige Boote lagen da, von manchen waren erst die Spanten fertig, andere wurden gestrichen. Allenthalben herrschte Leben. Dann wurde uns die Kesselschmiede gezeigt. Beim Eintritt waren wir alle ganz erschrocken, riesige Hämmer donnerten, Bohrer schrillten, Feuer zischte, man verstand kein eigenes Wort nicht. Unter den Blasebälgen wogte ein Flammenmeer.

8. Zum Schluß gab's eine Gefechtsübung, wobei eine Mine in die Luft gesprengt wurde.

Funken sprühten überall. Der Erdboden zitterte, wenn die wuchtigen Hämmer auf ein rotglühendes Stück Stahl schmetterten. Und dazwischen standen die Arbeiter. Die schwarzen Gestalten waren durch das Feuer

rot beleuchtet. Wir hielten uns alle die Ohren zu, und als wir draußen waren, taten sie uns immer noch weh. Nun kamen wir zum großer Kran. Wenn ich mich nicht irre, heißt er bei den Kielern „der lange Heinrich“. Wie ein eiserner Turm ragt er in den Himmel empor. Wieviel tausend Zentner der wohl wiegt? dachten wir. Wir konnten immer nur staunen. Die großen Hellinge sahen wie große Markthallen, wie Glaspaläste aus. Dann wurde uns noch die Schmiede, die Gießerei und andere Werkstätten gezeigt, überall dasselbe Bild, Eisen, Stahl, Feuer, Lärm und Menschen. Der ganze Komplex wimmelte, wie ein Ameisenhaufen, es sind ja auch 5000 Mann da beschäftigt. Dann wurden wir zum Ausrüstungsbassin geführt. Da schwamm der „Fürst Bismarck“, eben erst aus China zurückgekehrt, wo er 9 Jahre lang die Flagge gezeigt hatte. Schön leuchtete sein weißer Stahlleib und seine gelben Aufbauten, dann ein Kreuzer, ganz verrostet und zerfetzt. Er war als Scheibe benutzt worden. An allen Ecken sah man die Löcher, die durch die Granaten aufgerissen waren. Weiter hin lag das Schulschiff „Nixe“ mit seinem schön geschnitzten Gallionsbild. Dann war ein Panzer der Deutschlandklasse da. Wie ein paar Bäume ragten die mächtigen 28 cm Geschütze aus ihrem Turm hervor. An der andern Seite lag das Linienschiff „Kaiser Friedrich III.“ dies durften wir näher besichtigen. Ueber die schmale Brücke gingen wir an Deck. An den drohenden Mündungen der Kanonen vorbei ins Innere. Alles Eisen und Stahl, der Boden mit Linoleum belegt, die Korridore

9. Darauf fuhren wir mit 12 Knoten in den Hafen zurück.

niedrig, alles weiß und peinlich sauber. Elektrisches Licht brannte in den Gängen, da diese keine Fenster haben An der Decke ganze Bündel von Leitungsdrähten und Sprachrohren, die wie Nerven das ganze Schiff durchlaufen. Dann kamen wir auf unserm Rundgang in die Maschine. Viele schmale eiserne Treppen mußten wir hinunterklettern, ehe wir in den Maschinenraum gelangten. Donnerwetter, waren das „Kaffeemühlen", diese Kolben, Zahnräder und Stangen, wie ein Wald von Eichen muteten uns die Maschinen an. Wie wir erfuhren, hatten die Maschinen zusammen 18 000 Pferdekräfte. Als uns alles aufs sorgfältigste erklärt war, gingen wir an Deck und von Bord. Drei Stunden waren wir auf der Werft gewesen, und doch hatten wir nicht einmal den zehnten Teil davon gesehen, so groß ist der Betrieb. Nun bestiegen wir wieder unsern Dampfer und fuhren zum Strandhotel „Seeblick", wo unser ein prächtiges Mittagbrot harrte. Während des Essens wurde uns eröffnet, daß unser Fahrtleiter heute Geburtstag hätte. Mächtig donnerte das Hoch durch den Saal. —

Nach dem Essen machten wir eine Segeltour in die Föhrde, andere badeten in der nahen Badeanstalt. Um 2 Uhr holte uns der Dampfer wieder ab, jetzt sollte es in den „Kaiser Wilhelm-Kanal" gehen. Quer durch die Kieler Föhrde sauste unser Schiff. Immer näher kam der Leuchtturm und das Fort Friedrichsort.

10. wo wir uns an eine Boje, das ist eine Tonne, hinlegten. 11. So gings den ganzen Tag, bis wir abends die Flagge strichen.

Nun noch eine kleine Biegung, und die Holtenauer Schleusen lagen vor uns. Rechts und links sind riesige Balken als Marken eingerammt. Wie in einer Allee fuhr der Dampfer dahin. Die Schleusen waren geschlossen, wir dachten jeden Augenblick, unser Dampfer müßte das Tor einrennen. Da, plötzlich ein schriller Pfiff mit der Dampfsirene, und langsam öffnen sich die riesigen Flügel. Das Schiff fuhr in die Schleusenkammer hinein, und das Tor schloß sich wieder. Hier mußten wir nun 10 Minuten warten, bis der Wasserstand sich ausgeglichen hatte und wieder klappten die Tore auseinander, und wir dampften in den Kanal. Die gewaltigen Erdmassen, die man ausgegraben hat, um das Bett des Kanals zu schaffen, sind rechts und links zu riesigen Dämmen aufgeschüttet, und verhindern den Ausblick. Bald passierten wir die Hochbrücke von „Levensau", welche in kühnem Schwunge konstruiert ist und der Eisenbahn das Kreuzen des Kanals ermöglicht. So hoch ist die aus einem einzigen Bogen bestehende Brücke angelegt, daß ein gerade vorbeikommendes Segelschiff mit voller Takelage darunter durch fuhr. In einem nahe gelegenen Gasthof tranken wir Kaffee. Dann kletterten wir auf die Hochbrücke hinauf, turmhoch, wohl an die 50 m, überfährt die Bahn den Kanal. Wir sahen hinab, tief unten schlängelte sich das Silberband des Kanals dahin, einige Fischerkutter wurden vorbeigeschleppt, wie Spielzeug sahen die Schiffe und Menschen aus. Nun trug uns der Dampfer zurück, noch lange erblickten wir die mächtigen Brückenpfeiler, die wie zwei Riesen aus der Ebene emporragten. Wir wurden wieder durchgeschleußt, und durchkreuzten die Föhrde. Zum Hafenschiff „König Wilhelm" ging die Fahrt. Es dient jetzt als Schiffsjungenschulschiff. Einst war er unser stärkstes Kriegsschiff. Man zeigte uns den Kommandoturm mit seinen interessanten Einzelheiten, die Boote, die Geschütze, die verschiedenen Decks usw.

Unsere besondere Aufmerksamkeit erregten noch die Ankerketten. das war ein schönes „Uhrkettchen", das da vor uns lag, Kettenglieder armstark und so groß, daß ein Kind bequem hindurchkriechen konnte. Von hier ging's nun nach Kiel zurück. Während der Fahrt sahen wir noch die „Germaniawerft" und ein riesiges Schwimmdock davor liegen. An der „Seegartenbrücke" stiegen wir aus und gingen nach dem Hotel „Bellevue". Es war ein sehr schöner Weg durch den Schloßgarten, an der „Marineakademie" und dem des kaiserlichen Yachtklubs vorbei. Das Essen war natürlich, wie immer auf der Fahrt, sehr gut. Hochbefriedigt von dem Gesehenen kehrten wir um 9 Uhr in die Wieker Kaserne zurück. Aber kaum waren die Herren Lehrer in ihrer Stube verschwunden, als wir alle die Treppe hinunterschlichen und uns in die Kantine verfügten. Die Kantine war übrigens das einzige Lokal, im kalten Norden, wo es Bier zu „anständigen" Preisen gab. Anständig nenne ich das Glas 15 und den Schnitt 10 Pfg. Es war äußerst gemütlich, es wurde getrunken und gesungen. Schließlich kamen auch die Herren Lehrer in die Kantine, da sie anscheinend sämtliche Nester leer gefunden hatten. Um 10 Uhr, kurz vor Zapfenstreich, waren wir wieder in der Kaserne. Die Nacht verlief ähnlich wie das vorige Mal. —

Am nächsten Morgen kleideten wir uns rasch an, und liefen an den Hafen. Einige Torpedoboote verließen gerade unter schrillen Sirenen-

tönen die Mole. Brausend und schäumend furchten sie durch die Wellen dahin, Gischt und Qualm bezeichneten ihren „nassen Pfad“. An der Landungsbrücke mußte eine Abteilung Matrosen schwimmen, wir standen dabei und machten Witze über den einen oder anderen. der mit etwas Gewalt in die „salzige Flut“ befördert wurde. Doch nun schlug die Abschiedsstunde von Kiel. Wir waren richtig traurig, als wir von der Kaserne schieden, in der wir so schöne Nächte verlebt hatten. Alle waren voll Lobes über unsere Marine, die so zuvorkommend die Kaserne und die Führer zur Verfügung gestellt hatte. Alle ihre Einrichtungen durften wir besichtigen, und alles wurde uns gezeigt und erklärt.

„Ein Hurra für unsere Marine und unsere blauen Jungens!“

Der Dampfer brachte uns zum Bahnhof. Bald saßen wir wieder in der Bahn, die uns jetzt nach Hamburg schleppte. In Altona war ein kurzer Aufenthalt. Nun fuhr die Bahn mitten durch die Hansastadt. Um 11 Uhr stiegen wir auf dem Bahnhof „Dammtor“ aus. Auch hier waren uns liebenswürdigerweise vom Flottenverein Führer zugeteilt worden. Wir gingen in die „Alsterlust.“ Ein herrliches Lokal, mitten in der sich seeartig erweiternden Alster. Köstlich mundete uns nach der langen Reise das Mittagbrot. Nach dem Essen wurde der Marsch nach dem Hafen angetreten. Schon von weitem sahen wir den Kopf des gigantischen Bismarckdenkmals über das Häusermeer emporragen; nach ihm strebten wir jetzt. Noch wenige Schritte und wir standen vor dem Bauwerk, Bewunderung ergriff uns. Fast 60 m ragt das gewaltige Denkmal empor, ungeheure Massen Steine sind zu dem Unterbau aufgehäuft, auf dem das Standbild steht. Mit ernstem Blick sieht Bismarck auf das Getriebe des Hafens hin, die nervigen Fäuste ruhen auf dem Knauf des gewaltigen Schwertes, ihm zu Füßen sitzen zwei mächtige Adler. Lange standen wir und schauten. Doch weiter ging unser Weg. Schrille Dampfsirenentöne zeigten uns die Nähe des Hafens, den wir nun erreichten. Wir bestiegen einen kleinen Rundfahrtdampfer. Jetzt erst konnte man den Hafen und das Hafenleben überblicken. Da lag vor uns der größte Hafen Deutschlands, einer der ersten der Welt. Wir fuhren zunächst elbaufwärts. Links sahen wir die Landungsbrücken von St. Pauli, dahinter auf der Elbhöhe die deutsche Seewarte und das Seemannsheim. Rechts liegen die großen Werften, riesige Hellinge und kolossale Krane ragen empor. Vorn und hinten die Kais und Hafenanlagen. Alles umrahmt von den Häusermassen der Weltstadt. Ueber der ganzen Fläche liegt eine Dunstschicht, aus der, wie Gespenster, die Türme und das Bismarckdenkmal hervorsehen. Der Hamburger Hafen ist eigentlich eine Summe von Häfen. Aehnlich den gespreizten Fingern einer Hand erstrecken sich die gewaltigen künstlich angelegten Bassins in das Land. Jedes Hafenbecken wird von Kais und riesigen Schuppen eingeschlossen. Innerhalb des Fahrwassers ziehen sich lange Reihen starker Pfahlgruppen hin, die solchen Schiffen zum Liegeplatz dienen, die an den Kais keinen Platz erhalten können. Die Landanlagen sind mit Eisenbahngleisen und hunderten von Kränen, mit elektrischem Licht und allen modernen Einrichtungen versehen. Ist doch die Gesamtlänge der Kai- und Uferstrecken nicht weniger als 64 Kilometer lang, das Heer der festen,

fahrbaren, hydraulischen, mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Kräne zählt mehr als 750, ihre Tragkraft bemißt sich auf ungefähr 2 Millionen Kilogramm. — Ich habe noch kein überwältigerendes Bild der Arbeit gesehen, als gerade das im Hamburger Hafen. Hier scheinen sich alle Geräusche der Welt zu vereinigen, zu einer sausenden, rollenden, surrenden, hämmernden, kreischenden, pfeifenden, klirrenden, heulenden, dröhnenden, donnernden Sinfonie der Arbeit. Hier sind wir nicht mehr in einem kleinen Staate, hier weht Luft aus allen Zonen. Schiffe aller Nationen lagen da, die Flaggen sämtlicher Völker flattern lustig im Winde. Im Segelschiffshafen der berühmte Mastenwald, hunderte von schlanken Masten ragen in den Himmel. Es war ein herrlicher Anblick, diese schlanken Schiffe zu sehen, die schönen Gallionsbilder und die weißschimmernden Segel. Im Kaiser-Wilhelmhafen liegen die großen Passagier- und Frachtdampfer der Hamburg-Amerika- und Wörmannlinie, diese riesigen Windhunde des Ozeans mit ihren vier kolossalen gelben Schornsteinen. Wir stiegen am Hafen der „Hapag" aus, um den Ueberseedampfer „Pensylvania" zu besichtigen. Unter Führung von Stewards durchwanderten wir die schwimmende Stadt. Wir sahen die prächtigen Salons, Speisesäle und Kabinen, die ingeniös eingerichteten Küchen und Maschinen. Von Deck sahen wir in die gähnenden Ladeschächte hinab. Dann stiegen wir auf die Kommandobrücke. um uns, vor und hinter uns der Leib des schwimmenden Riesen, die turmhohen Masten und Schornsteine anzuschauen. Wie Zyklopenmauern erheben sich die Kolosse aus den Wellen. Da lesen wir in goldenen Lettern: „Amerika, Präsident Lincoln, Berlin, Moltke usw. usw. — Tief unten erst ist der Wasserspiegel, zahllose Schleppdampfer, Kutter, Jollen, Pinassen, Polizeiboote, Segelschiffe, drängten sich zwischen den Ozeanriesen herum. Weiter hin liegt ein kolossales Schwimmdock, es ist das größte Dock der Welt, imstande 70 Millionen Pfund auf seinem Rücken zu tragen. Stolz steht auf der Seite der Name des Besitzers „Blohm & Voß". Mit dem Gefühl aufrichtiger Bewunderung schieden wir.

Nach einem kurzen Ausflug nach Helgoland, zu dessen Beschreibung leider der Raum fehlt, verließen wir am Morgen des 24. Juli Hamburg. Um 7 Uhr Abends standen wir nach glücklicher Eisenbahnreise wieder in Sondershausen und erzählten von unserer so herrlich verlaufenen interessanten Fahrt an die Wasserkante, die wir dem deutschen Flottenverein zu verdanken haben.

Hermann König, Gymnasiast.

Allerhand Interessantes.

Das warme Wasser des Golfstromes hat eine Mächtigkeit, die sechzigmal so groß ist wie die Wassermenge aller Ströme der Welt bei ihrer Mündung.

Schon die alten Phönizier kannten den Gebrauch des Segelschiffes. Ihnen schreibt die Sage dessen Erfindung zu.

Der größte Kran der Welt befindet sich in Hamburg. Seine Tragkraft beträgt 150 000 kg. Er besitzt eine Höhe von 47 m.

Die Insel Neu-Guinea ist dreimal so groß wie Großbritannien.

Das erste Unterseeboot wurde auf der Themse im Jahre 1620 geprüft.

An Bord einer Hochsee-Yacht.

„Los von der Boje — reiß aus den Klüver!" — Kokett sich neigend, legt das schlanke, elegante Fahrzeug sich an den Wind. Ein leises, murmelndes Rauschen vom Bug her ist das einzige Zeichen, daß es Fahrt voraus macht, und wie auf einer riesigen Wandeldekoration gleiten die benachbarten Schiffe, die Ufer und Bojen lautlos nach achter, indes die gut geschulte Mannschaft flink und geräuschlos die noch fehlenden Segel setzt, das Deck aufklart und ohne überflüssige Kommandos jenen Zustand höchster Ordnung wieder herstellt, den der Seemann mit „Alles vierkant" bezeichnet. Ausgenommen davon ist nur der Schleifstein, der auch auf See rund bleibt. Tatsächlich gibt es

Am Ruder bei schlechtem Wetter.

kaum etwas Interessanteres als die Beobachtung einer wirklich guten Mannschaft bei den Manövern einer großen Yacht. Welch eine Arbeit hier, z. B. beim Segelsetzen, geleistet wird, was es heißt, ein Großsegel von Hunderten von Quadratmetern so rasch und lautlos, scheinbar spielend zu setzen und zu strecken, das merkt der Bordgast meist erst später, wenn der Tätigkeitsdrang, den die Seereise in ihm wachruft — allerdings erst nach überstandener Seekrankheit — ihn veranlaßt, zur Stärkung des Appetits gelegentlich mit an den „Stricken" zu „ziehen".

Der Bordgast! — a class by himself — eine ganz eigenartige Spezies, von der kaum ein Exemplar dem andern gleicht,

und die nur das eine gemeinsam haben, daß sie von der Mannschaft mit einem Gemisch von Mitleid und Verachtung — je nach der Höhe des eventuellen Trinkgeldes überwiegt das eine oder das andere — betrachtet, von dem Skipper aber überallhin gewünscht werden, nur nicht an Bord „seines" Schiffes. Eine Ausnahme hiervon macht der Bordgast, der selbst Segler ist — den wünscht der Eigner gelegentlich wieder fort und der Skipper freut sich, wenn der — — kritisiert.

So einen „richtigen" Bordgast, aus dem Binnenlande, wo es am tiefsten ist, den wohltuenden Einfluß von Gummisohlen auf die Decksplanken klarzumachen, ist ein Problem, an dessen Lösung schon recht findige Leute verzweifelten. Auch die eigentlich doch ziemlich naheliegende Tatsache, daß der Mensch, so er seekrank ist, gut daran tut, die Leeseite (die vom Winde abgekehrte Seite) zu bevorzugen, ist vielen nur schwer, manchen gar nicht einzuprägen.

Aber es ist auch gar nicht so leicht, ein guter Bordgast zu sein.

Auch auf dem größten Fahrzeug muß mit jedem Quadratzentimeter Raum gerechnet werden, und die Menschen, die für längere oder kürzere Zeit die Bewohner dieser kleinen Welt bilden, sind enger aneinander gefesselt als irgendwo an Land. Eine schlechte Angewohnheit, die dort auch dem Empfindlichsten kaum auffällt, wird an Bord selbst toleranteren Menschen zur Qual, denn es besteht keine Möglichkeit, dem auszuweichen. Je kleiner das Fahrzeug ist, desto größer wird unter diesen Verhältnissen die Notwendigkeit gegenseitiger Rücksichtnahme, und es ist durchaus angebracht, wenn in den Gäste-Kabinen eine Anzahl besonders wichtiger Regeln in Form einer Bord-Ordnung zur Kenntnisnahme angeschlagen ist.

Eine längere Reise an Bord einer großen Segelyacht stellen sich viele Leute als auf die Dauer doch recht langweilig vor, aber der erste Versuch dürfte wohl alle vom Gegenteil überzeugen, und wohl niemand wird am Schluß einer solchen Tour ohne ein Gefühl des Bedauerns von dem Schiffe scheiden, das ihm mehr zu einem Stückchen Heimat geworden ist, als er selbst wußte. Vielleicht gibt es keinen schlagenderen Beweis für die grandiose Schönheit der See als dies unbewußte Erwachen einer Liebe für diese spröde Schöne, die wohl noch jeden in ihren Bann schlug, der sie kennen lernte. Schon von sechs Uhr früh an finden sich die Passagiere an Deck ein, um nach Seemannsbrauch erst einen Blick auf Wind und Segel zu tun, bevor sie mit einem Appetit, der für die gesundheitfördernden Eigenschaften der Seeluft Bände spricht, an das Frühstück zu gehen, das gewöhnlich zwanglos serviert wird. Wer um acht Uhr erst aus der Koje findet, gilt vielen

schon als ein arger Langschläfer, und doch war am Abend jedesmal der lange Tag scheinbar so kurz wie nie an Land.

Freilich werden auch selbst verwöhnte Naturen geradezu überraschend bescheiden in ihren Ansprüchen an Unterhaltung. Das Deckwaschen am Morgen erfreut sich in kurzer Zeit bei Damen wie bei Herren einer Beliebtheit, die unsere Leute „vor dem Mast“ zu den tiefsinnigsten Meditationen über die Launen der „Vornehmen“ im allgemeinen und unserer Bordgäste im besonderen veranlaßt. Die spielenden Delphine — Tümmler nennt sie der Seemann — fesseln stundenlang immer aufs neue das Interesse,

Salon einer modernen Yacht.

und die Damen machen immer wieder, je nach Veranlagung, ihren Jagdeifer oder ihr Mitleid mobil, wenn die Nimrode der Gesellschaft den flinken Freunden Arions mit der Riesen-Harpune zu Leibe wollen. Nebenbei gesagt ist meist beides, der Jagdeifer wie das Mitleid, eine durchaus unnötige Anstrengung, denn die Herren Harpuniere machen mit ziemlicher Regelmäßigkeit die Beobachtung, daß solch ein Tümmler viel flinker ist als ihre Mordwaffe. Und welche herrlichen Stunden kann man in einem dieser wunderbar bequemen Deckstühle verträumen! — Im Westen taucht langsam der flammende, glühende Sonnenball in die dunkle, in gleich-

mäßigem, sanftem Rhythmus sich hebende und senkende Flut hinab; eine unendliche Fülle goldig-purpurnen Lichtes schafft in zauberhaften, wechselnden Reflexen ein Bild dessen Farbenpracht der kühnste Pinsel nicht zu meistern vermag, aus den riesigen, weißen Schwingen über uns fächelt ein kühler Windhauch die Stirn, und leise nur, als fürchte sie, die Erhabenheit der Stunde zu stören, murmelt die Bugwelle in Lee ihr eintönig Lied. — — Aber auch der Sportsmann kommt nicht zu kurz auf einer solchen Tourenfahrt außerhalb der Bojen der Wettfahrtbahn. Sein Fahrzeug draußen in schwerer See zu führen, wenn die blaugrünen, schaumgekrönten Wogen vom Sturm gepeitscht heranstürmen gegen das stolze und doch so winzige Bauwerk von Menschenhand, wenn der Orkan in der kahlen Takelage seine wilden Melodien pfeift, ist auch ein Sport und einer, der einen ganzen Mann erfordert. Wer aber je nur einmal so ein Fahrzeug begleiten durfte durch Sturm und Sonnenschein, der wird kaum begreifen können, daß der Binnenländer die Langeweile an Bord zu finden fürchten kann.

H. de Méville.

O. Köhler photogr.

Seitenansicht des Ozeanographischen Museums in Monaco.

Der Schiffsjunge.

Von Julius Stahl.

Geradezu staunenswert ist es, wie weit noch in unserer doch so realistisch veranlagten Zeit, die Idealisierung, gerade des Seemannsberufs getrieben wird. Der seelustige Sohn achtbarer Eltern, der einfach entsetzt wäre, wenn seine Eltern ihm etwa zu einem Tischler oder Schlosser, in die Lehre geben würden, ist stolz auf den Titel „Schiffsjunge" wie ein König auf seine Krone!" Und ist doch im Grunde genommen nicht mehr und nicht weniger, wie solcher Handwerkslehrling, der noch den Vorzug hat, ein weit bequemeres und besseres Leben zu führen als dieser junge angehende Seemann!

Es ist dabei nicht die seemännische Arbeit die diesen Beruf schwer macht, im Gegenteil das Segelbergen im schweren Hagelsturm ist die Hauptsache in der Romantik des Seemannsberufes!

Aber gar manches Söhnchen, das es daheim nicht bequem genug bekommen konnte, würde bedenklich anders über diese Romantik denken, wenn es sich statt in den höchsten Regionen der Takelage, vor der Kombüsentür sitzen sähe, der weniger poetischen aber nicht weniger nützlichen Beschäftigung des — Kartoffelschälens hingegeben.

Aber dies Kartoffelschälen gehört nun einmal zu den Obliegenheiten des jungen Seemanns und man möge sich darin von vornherein darüber klar werden, daß nicht nur eitel Romantik auf den Decksplanken zu Hause ist.

Der Schiffsjunge erhält neben Wohnung und Beköstigung an Bord eine monatliche Heuer (Gehalt) von 10—18 Mk. Für seine Kleidung muß er aber selbst sorgen, die dazu beiträgt, dem Jungen die für seinen Beruf so wichtige körperliche Gesundheit zu erhalten.

Es ist dies ein Punkt auf dessen Wichtigkeit nicht stark genug hingewiesen werden kann. Vor allem sei vor den sogenannten Ausrüstungsgeschäften gewarnt, die den Jungen der von den praktischen Anforderungen seines Berufs in dieser Hinsicht natürlich ebenso wenig weiß wie seine Eltern, die den Jungen mit einer „kompletten Ausrüstung" nach See schicken, die 5-, ja 6- bis 700 Mark gekostet hat, und so „komplett" sind, daß ihre glücklichen Besitzer oft nach 2—3 Wochen die Hülfe ihrer Schiffskameraden in Anspruch nehmen müssen. Zunächst sei festgestellt, daß es ein großer Irrtum ist zu glauben, man trüge auf der Handelsmarine eine Uniform oder gar eine besondere Tracht. Dieses ist nur auf den großen atlantischen Dampfern der Fall. Auf Segelschiffen und diese kommen für den angehenden Seemann in Betracht kann alles getragen werden, was der Betreffende an Kleidung besitzt.

Und es ist eine bekannte Tatsache das er garnicht soviel Kleidung lassen kann, wie er in der ersten Zeit verbraucht. Dabei ist auf den großen Seglern die erste Zeit nach der Ausreise die schlimmste nicht, das „Kap Horn" oder das der „Guten Hoffnung" kommen erst, wenn schon ein Teil der Kleidung den „Weg alles Fleisches" gegangen sind.

Unentbehrlich ist gutes flanellnes Unterzeug, man lasse sich niemals durch den Umstand, der Betreffende habe nur leinenes Zeug getragen, verleiten von der Anschaffung dieser Sache abzustehen. Sie

Schiffsjunge.

sind selbst in den Tropen einfach unentbehrlich, und man gewöhnt sich an Bord an andere Dinge, als es das Tragen von Flanellwäsche ist!

Strümpfe (nur wollene), Fausthandschuhe, ein wollenes Halstuch, wollene Schlafdecken auch das Nähzeug werden am besten gleich von Hause mitgebracht. Wohl nur in den Seestädten giebt es dagegen Oelzeug, den berühmten „Südwester" Peajaket und die so wohltuenden Seestiefel. Dagegen sei bemerkt, daß man letztere gerne etwas weit nehmen kann. Auf guten Sitz und Schönheit braucht man nicht zu achten, da man ja mit Ihnen keine Märsche zu machen braucht, und je mehr wärmende Gegenstände in Gestalt von Strümpfen Stroh, man außer seinen Füßen noch darin unterbringen kann je besser ist es!

Man nehme also — nebst einem besseren Anzug für Landgänge — an alten Sachen mit was man irgend besitzt. Zum Unterbringen seiner Sachen an Bord steht dem jungen Seemann eine — von ihm selbst zu erwerbende — Kiste von etwa 1,25—1,50 m Länge 60—75 cm Breite und 60—70 cm Höhe zur Verfügung und ist außerdem noch in der Koje etwas Raum zur Aufbewahrung kleinerer Sachen vorhanden.

Eine Matratze muß auch wegen ihres eigenen Formates selbst erstanden werden und 3—4 wollene Schlafdecken vervollständigen schließlich die Ausrüstung.

Was den Dienst des Jungen anbetrifft, so verrichtet er fast nur untergeordnete Arbeit. Es bleibt ihm überlassen sich mit der Schiffsmannschaft vertraut zu machen. Jeder Matrose ist jederzeit bereit, sein Wissen und Können von sich zu geben; ein eifriger anstelliger Junge findet auch bald Gelegenheit sich an seemännischen Arbeiten zu beteiligen.

Es ist im allgemeinen den Leuten auf Segelschiffen ganz gleichgültig, ob der Junge steuern kann oder nicht. Hier wie überall heißt es im Leben, selbst ist der Mann! Wie lange man Schiffsjunge bleibt ist nicht im großen vorgeschrieben, nur die Seemannsordnung hat festgesetzt, daß der Junge nach zweijähriger Dienstzeit auf demselben Schiff als Leichtmatrose befördert werden muß.

Gewöhnlich macht der Junge eine Reise als solcher und mustert auf einem andern Schiffe gleich als Leichtmatrose, in welcher Stellung er besser 2 Jahre verbleibt.

Behördliche Vorschriften über die Dauer der Fahrzeit bestehen nur insofern, als von demjenigen der Steuermann bezw. Kapitän werden will, für die Zulassung zum Steuermannsexamen sowohl wie zum Kapitänsexamen eine Mindestfahrzeit gefordert wird.

Allerhand Interessantes.

Das Schwimmdock der Werft Blohm, Hamburg, ist das größte der Welt. Seine Docklänge ist 200 m, seine innere Weite zwischen den Seitenwänden ist 27 m und seine äußere Breite 36 m. Die Tragkraft des Schwimmdocks beträgt 17500 Tonnen oder 350000 Zentner; entspricht demnach einer Last von 1750 vollbeladenen Güterwagen.

Der Panamakanal kostet pro Kilometer 3670890 Mk.

Durch ein transatlantisches Kabel können im besten Falle pro Stunde 150, in 24 Stunden 4320 Worte gesendet werden.

Die Gesamtlänge der Kanäle Hollands beträgt zirka 1450 km.

Das erste deutsche Unterseeboot.

Nicht so neuen Datums, wie meist angenommen wird, sind die Versuche zur Schaffung von Unterseebooten als Angriffswaffe gegen feindliche Kriegsschiffe. Bereits 1620 hatte der holländische Physiker Cornelius van Drebbel und 1747 der Engländer Symons Unterseeboote konstruiert, die jedoch keine praktische Verwendung fanden, und auch das im Freiheitskrieg der Amerikaner gegen England 1773 von Bushnell verwendete Unterwasserfahrzeug, mit dem er das englische Kriegsschiff „Eagle" in die Luft sprengen wollte, verfehlte seinen Zweck. Wenige Jahre später (1797) erbaute der geniale Fulton, bekannt durch das erste brauchbare Dampfschiff auf dem Hudson, zu Paris ein Tauchboot, das mit Sprengkörpern ausgerüstet war, und bot es der französischen Regierung an. Wenn es auch schon einen erheblichen Fortschritt bedeutete, so war es doch naturgemäß noch unentwickelt. Napoleon I. interessierte sich anfangs für die „Unterwasser-Höllenmaschine"; als aber sein Anschlag, England von Boulogne aus zu überfallen, infolge der unglücklichen Schlacht bei Trafalgar undurchführbar wurde, wies er die Erfindung ab mit dem Hinzufügen, daß Fulton ein Narr sei.

Hiermit ruhte die Unterseebootsfrage bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts. Ein Deutscher, der im Jahre 1822 in Dillingen (Bayern) geborene Wilhelm Bauer trat mit einem Tauchboot an die Oeffentlichkeit, das am 18. Dezember 1850 in Kiel zu Wasser gebracht wurde, um gegen die die deutschen Häfen blockierenden dänischen Schlachtschiffe Verwendung zu finden. Ein gelernter Drechsler, hatte er bereits während seiner Dienstzeit in Bayern ein Hebezeug zum Transport von Kanonen erfunden, wurde deshalb zur Artillerie versetzt und machte als Unteroffizier den deutsch-dänischen Krieg mit. Hier faßte er den Plan zum Bau eines unterseeischen Minenboots, den er alsbald dank

der ihm aus Kreisen der Armee und Marine sowie von Privaten zuteil gewordenen finanziellen Hilfe in Kiel in die Tat umsetzen konnte. Sein „Brandtaucher," der jetzt seit 6 Jahren als beredtes Zeichen deutschen Unternehmungsgeistes im Hofe des Museums für Meereskunde in Berlin aufgestellt ist, wurde mit der Hand getrieben und gesteuert und weicht in der Form erheblich von den modernen Unterseebooten ab: es ist hoch, schmal und kurz, mit dem gewölbten Rücken und dem mit Bullaugen versehenen, eigenartig geformten Kopf die Erscheinung eines echten Seeungeheuers bietend. Freilich, zu einer ernsthaften Aktion ist das Fahrzeug nicht gekommen, vielmehr hätten die Versuche damit seinem Erfinder beinahe das Leben gekostet. Nach mehreren glücklich verlaufenen Probefahrten, die der bei Schweffel & Howaldt erbaute „Brandtaucher" ausgeführt, gelang es bei einer weiteren, am 1. Februar 1851 unternommenen Probefahrt nicht, das Boot wieder an die

Englisches Unterseeboot.

Oberfläche zu bringen. Man hielt es mit seinen Insassen — Bauer selbst nebst drei Begleitern — bereits für verloren, als diese nach vierstündiger Einkerkerung dadurch aus ihrem Gefängnis befreit wurden, daß der Wasserdruck das zu schwach gebaute Fahrzeug zusammenpreßte, sprengte und die Insassen zugleich mit der ausströmenden Luft an die Wasseroberfläche emporschleuderte. Das Fahrzeug selbst blieb 36 Jahre lang auf dem Grunde der Kieler Föhrde, bis es 1887 beim Bau des Torpedobootshafens durch Zufall wieder aufgefunden und alsdann, zwar im Laufe der Jahre stark beschädigt, gehoben wurde, um im Garten der Marine-Schule Aufstellung zu finden, von dem aus es später nach Berlin übergeführt wurde. Bauer baute später einen neuen, stärkeren Brandtaucher, mit dem er 1855 zahlreiche Fahrten zwischen Petersburg und Kronstadt ausführte, worauf er zum Kaiserl. Russischen Submarine-Ingenieur ernannt wurde. Der ihm gewordene Auftrag zur Hebung eines gesunkenen Linienschiffs veranlaßte ihn sodann zur Konstruierung seiner Taucherkammer, der Heballons und Hebekamele. Nach weiterer Ausbildung dieser Apparate in Lindau am Bodensee, wohin er sich 1858 begab, gelang ihm 1863 die glückliche Bergung des zwei Jahre zuvor im Bodensee gesunkenen Dampfers „Ludwig." Seine letzte Tätigkeit waren die im Starnberger See angestellten Schießversuche gegen versenkte eiserne Platten. Er starb am 18. Juni 1875 in München, wo er von König Ludwig II. eine Pension bezog. k.

Zwickies. 1893 - 95 war ich als Schiffsjunge an Bord S. M. S. „M . . . .". Aus dieser Zeit erinnere ich mich stets an ein Ereignis seltsamer Art, welches mir nicht wieder aus meinem Geiste entschwindet.

An Bord hatten wir einen Matrosen, namens Zwickies, der aus Nemonien, Kreis Labiau, gebürtig war. Dieser war als Kochsmaat in der Offizierskombüse tätig. Zwickies hatte in seinem Leben nie eine Schule besucht und war infolgedessen Analphabet geblieben. Da er aber in seiner Heimat eine Braut hatte, die ihm von Zeit zu Zeit brieflich von ihrem Wohlergehen Nachricht gab, so war er gezwungen, sich unter den Matrosen einen Korrespondenten zu erwählen, um des Inhalts der Briefe teilhaftig zu werden und dieselben zu beantworten. Seine Wahl war auf den Matrosen Hein Fischer aus Hamburg gefallen, den er gelegentlich für seine Mühewaltung mit einem Leckerbissen aus den Offizierskochtöpfen belohnte.

Eines Tages hatte Zwickies wieder einen Brief von seiner Braut erhalten und forderte Fischer mit den Worten auf: „Du Hein, ick hew hier eene Breef gekrege von miner Margell, Du kannst mi woll den Gefalle don und mi em mal vörlese!" „Jo", sagt Fischer, „denn giw em mi man her, dat will ick woll gern dohn!"

Fischer nahm nun den Brief und setzte sich auf dem Rahmen einer 15 cm Kanone in Positur, öffnete das Kuvert mit seinem Brodmesser und wollte gerade mit dem Vorlesen beginnen; plötzlich hielt ihm Zwickies von hinten beide Ohren zu. Verwundert blickte Fischer sich um und fragte: „Wat mokst Du nu? Worum holtst Du mi denn de Ohren to?"

„Jo", sagt Zwickies ganz wichtig, „ick mutt Di doch de Ohre dicht holle, domit Du nicht deist höre, wat Du deist lese!!! —

Feuer im Schiff!

Von Robert Saudek.

Von schauerlicher, grausamer Schönheit war der Anblick des brennenden Rom. Tausende von gigantischen Fackeln lohten gegen den Himmel. Und auf einsamer Warte stand ein in Wahnsinnszuckungen sich windender Mann, der das von ihm befohlene Schauspiel mit gierigen Augen trank. Aber die Paläste der Stadt, von deren Bewohnern sich jeder einzelne als römischer Bürger, als Weltenherr dünken konnte, sie brannten auf fester Erde. Kunstschätze, Prachtbauten, Bibliotheken, Archive konnten verbrennen. Aber Menschen mußten nicht verbrennen, die konnten sich retten, konnten hinwegeilen von den Stätten des Schreckens und der Greuel, hinweg zu den friedlicheren Flächen des

Beim Löschen während des Brandes auf einem Kriegsschiff.

weiten Landes. Konnten eine leise Hoffnung mit auf den Weg nehmen, konnten an die Zukunft glauben, an die Möglichkeit, daß ein neues Rom entstehen werde.

Auch diese letzte Hoffnung schwindet den Menschen an Bord eines brennenden Schiffes auf hoher See. Mit sehenden Augen gehen sie ihrem Ende entgegen . . .

Hohe Dünung bei Windstille: das ist der trostloseste Wetterstand für Menschen, die sich aus einem brennenden Wrack auf die kleinen Rettungsboote geflüchtet haben. Hoffnungslose, schwere Arbeit ist's. Das Bewußtsein: Du kämpfst gegen Kräfte, die Du vor Dir siehst, Du hast es mit einem ganzen Kerl zu tun, mit einem wild fauchenden Wind, den Du bis zur Greifbarkeit spürst, der Dich packt

und beutelt, der den Wasserweg vor Dir in sich kräuselnde Höhen und Abgründe wandelt, dieses Bewußtsein fehlt. Die allzu begreifliche menschliche Schwäche, die in der abergläubischen Auffassung liegt, den Feind, und bestünde er nur aus tosenden Elementen, zu personifizieren, sich mit ihm, dem wütenden Kerl, in handgreiflichem Kampf zu wissen, findet keine Stütze, an die sie sich klammern könnte. Die Mythologie ist dann tot. Sie hat in unserer Industriezeit keinen Platz mehr in den menschlichen Hirnen, wenn sie sich nicht in den Augenblicken seelischer Trunkenheit während einer Narkose hineinschleicht.

Die Lebensformen der Menschen haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Mit ihnen auch die Wahrscheinlichkeiten von Glück und Unglück, von Erfolg und Gefahr. Zu Lande sind die Unglücksfälle häufiger und grausamer, zur See seltener und grausamer geworden. Stoßen zwei Automobile auf dem Fahrdamm, zwei Schnellzüge auf dem Eisenbahngleise zusammen, so ist die Wirkung größer, als sie beim Zusammenstoß zweier Fahrzeuge früheren Verkehrs war. Und die Zusammenstöße in dem verkehrsreichen, wenn auch fast automobil- und straßenbahnfreien Tokio sind unvergleichlich seltener, als in Berlin. Stoßen in Tokio zwei von Kulis gezogene Kurumas (Mannskraftwägelchen) zusammen, so gibt es im schlimmsten Fall gebrochene Deichseln und die leichte Wunde eines Kulis. Begegnen einander im heftigen Zusammenstoß ein Berliner elektrischer Straßenbahnwagen und ein Automobil, so gibt es im schlimmsten Fall zehn Tote. Und dabei ist die Wahrscheinlichkeit des Zusammenstoßes für Berlin größer als für Tokio.

Umgekehrt verhält es sich auf See.

Die Wahrscheinlichkeit von Seeunfällen (durch Zusammenstoß oder Feuer) ist heute viel geringer, als sie früher war. Trotz des hundertfach größeren Verkehrs.

Aber ein großer Passagierdampfer faßt heute nicht mehr 100, sondern 4000 Menschen, Mannschaften und Passagiere. Deshalb sind auch die Folgen einer großen Schiffskatastrophe heute vierzigmal größer als früher. Die Sicherheitsvorrichtungen aber sind technisch zu einer so erstaunlichen Höhe gediehen, daß bedeutungsvolle Schiffsunfälle heute zu den größten Seltenheiten gehören und daß das altgewohnte Wort von dem „Wasser, das keine Balken hat", in seinem scharfen Nebensinn gewiß nicht mehr berechtigt ist. Die Gebühren der Versicherungsgesellschaften haben sich stark vermindert, und das ist der deutlichste Beweis für die erfolgte Gefahrverminderung.

* * *

Von deutschen Schiffen brannte als eines der letzten ein Dampfer der Feldherrnklasse auf hoher See, am 25. Januar 1906 zwischen Penang und Colombo, im bengalischen Meerbusen. Des Morgens gegen 7 Uhr begann aus den Windfängen der vorderen Ladeluken, die in die Hauptluke des Haupt- und Oberdecks führten, Rauch aufzusteigen. Auf der Kommandobrücke erkannte man sofort die Gefahr.

Der Kapitän wird aus dem nahen Navigationszimmer gerufen. „Sofort die Ventilatoren luftdicht abschließen und die Feuerlöschvorrichtung in Betrieb setzen!" lautet sein Kommando.

Heißer Dampf jagt schon einen Augenblick später durch die Röhren in die Räume, in denen man den Feuerherd weiß. Man will das Feuer ersticken. Unter den Passagieren merkt kaum einer etwas. Von der Schiffsbrücke gibt der Kapitän seine Befehle in den Maschinenraum, und mit ein paar Handgriffen an den Hebeln wird die Arbeit ins Werk gesetzt. Eine Stunde lang saust es in den Röhren, brodelt und zischt es in den Laderäumen. Das Feuer konnte bis zur Inangriffnahme der Löscharbeiten noch nicht weit fortgeschritten sein. Die Schiffsleitung hofft zuversichtlich, daß in dieser einen Stunde alle Gefahr beseitigt sein wird. Die Feuerlöschvorrichtung mit Dampf funktioniert ohne Fehl, und der Apparat gilt als absolut zuverlässig. Hat doch die Regierung der Vereinigten Staaten im Interesse der allgemeinen Sicherheit eine derartige Einrichtung auf den Dampfern amerikanischer Reedereien sogar gesetzlich vorgeschrieben. In der sicheren Erwartung des Erfolges hebt man den Verschluß der Windfänger ab. Verblüfft steht man vor einer Ueberraschung: der emporsteigende Dampf hat sich unterdessen v e r m e h r t! Kleine Feuerzungen springen aus den einzelnen Stücken der Ladung.

Ganz unten liegen Kisten, deren Inhalt auf den Schiffspapieren als japanische Kuriositäten deklariert sind. Darüber sind Tabakballen verstaut. Die spätere umfangreiche Untersuchung hat es als wahrscheinlich, aber nicht erwiesen hingestellt, daß die hoch versicherten „japanischen Kuriositäten" aus einer Ladung leicht entzündbarer Stoffe bestanden haben. Aus dem Aschenschutt, der übrig geblieben war, konnte das freilich nicht gerichtskundig nachgewiesen werden.

Der Dampf hatte beim Brande dieser Kuriositäten jedenfalls seine Wirkung versagt. Die Gewalt des Wassers soll an seine Stelle treten. Wasserschläuche werden angesetzt, die Pumpen beginnen zu arbeiten. Platt erst liegen die grauen Schläuche auf dem Oberdeck. Dann beginnen sie sich dunkler zu färben, richten sich auf und kriechen gleich Riesenschlangen in das Innere des Schiffes. Der erste Offizier steigt mit zwei Matrosen in die Luke. In der Hand halten sie die Mündung je eines Schlauches. Die verfügbaren Rauchhelme sind noch nicht zur Stelle, und es gilt, keine Zeit zu verlieren.

Ein Kreis von Menschen steht um die offene Luke und starrt mit ängstlichen Augen, die von beizendem Rauch tränen, in den Qualm, der ihnen den Atem benimmt, ihre Gesichter zu roten Fratzen erhitzt und alles ringsum mit Ruß gefärbt hat. Nur hier und da sieht man helle Linien im Dunkel der von aufleuchtenden Flammenspitzen und langsam kriechenden dünnen Feuerfäden spärlich erleuchteten Tiefe. Das sind die Striche, die die mit voller Kraft durch den Rauch gespritzten Wasserstrahlen ziehen. Und da und dort Silhouetten von Menschen, die sich im Raum mühen und behaupten.

Aber die Arbeit dauert nicht lange. Einer nach dem anderen taucht an der senkrechten eisernen Leiter aus der Tiefe empor.

Ein anderer Offizier springt ein. Jetzt schon mit Rauchhelm und elektrischer Lampe, mit Luftpumpe und Signalleine. Man beginnt die angekohlten Tabaksballen auf Deck zu stauen und über Bord zu werfen. Die ganze Mannschaft beteiligt sich an der Arbeit. Nur das Bedienungspersonal steht zur Verfügung der Passagiere. Kein Mann von dem zum Dienst der Reisenden bestimmten Personal darf der

Besatzung helfen. — Doch, trotz emsiger, ununterbrochener Arbeit verringert sich das Feuer nicht. Im Gegenteil, es springt auf zwei andere Ladeluken über, wütet schon dicht unter der Kommandobrücke und zerstört die für die Passagiere dritter Klasse bestimmten Räume. Der eiserne Schotten, der den Kesselraum vom Laderaum trennt, wird durch die Hitze so stark erwärmt, daß für die hinter den Schotten gelagerten Kohlen und dadurch auch für Kessel- und Maschinenraum Gefahr besteht.

Die Passagiere der dritten Klasse holen mit Mühe ihr Gepäck und werden nach dem Deck zur zweiten Klasse gebracht. Die Kammer eines Offiziers brennt gänzlich ab.

Gegen Mittag wird am Horizont ein mitfahrender englischer Kriegsdampfer gesichtet. Man bittet durch Signale um Hilfe. Es ist höchste Zeit. Das Schiff hat durch die eingepumpten Wassermassen unterdessen Schlagseite bekommen.

Es ist technisch unmöglich, die Ladung eines Schiffes so zu verstauen, das ein völliges Gleichgewicht des großen Körpers gesichert ist. Eine ganz kleine, nicht wahrnehmbare, nur in arithmetischen Bruchteilen ausdrückbare Neigung nach einer Seite ist immer vorhanden. Sie genügt aber unter gewissen, wenn auch selten vorkommenden Umständen, das Gleichgewicht des Schiffes zu gefährden. Zwar folgen natürlich alle Körper dem Gesetz der Schwere. Aber die starren Körper haben dabei zumeist Widerstände zu besiegen, die diese Kraft häufig völlig aufheben. Nicht so Flüssigkeiten. Wohlverstaute Kisten und Ballen verändern ihre Lage auch bei recht starker Neigung des Schiffes nicht, aber die minimalste Gleichgewichtsveränderung läßt Wasser sofort nach den geeigneten Seiten abfließen und die geringe Neigung durch seine eigene Schwere vermehren. Ist das erst einmal geschehen, und es tritt bei einem Schiff, in dessen Laderäume Wasser gepumpt wird, immer ein, dann ist ein Zurückgewinnen des ursprünglichen Gleichgewichts nicht mehr möglich. Mit jeder Minute, mit jedem Wasserzufluß von einem Quadratmillimeter, vermehrt sich die Neigung des Schiffes. Auf den glatten Deckboden klettert man dann, statt zu gehen, entweder auf allen vieren empor oder rutscht hinunter. Rettungsarbeiten werden unter diesen Umständen ins Ungeheuerliche erschwert.

So ergeht es auch dem brennenden Dampfer, der nach dem nächsten Hafen strebt.

Trotzdem der Kapitän den lebhaften Wunsch hegt, den mitfahrenden englischen Kriegsdampfer möglichst bald längseit zu sehen und so die Wohltat der erbetenen Hilfe auch wirklich zu genießen, trotzdem die Verantwortlichkeit des Kapitäns den Passagieren gegenüber mit jeder Viertelstunde wächst und ihm verstärkte Hilfskräfte zur Verfügung stehen müssen, sobald die Passagiere erst ausgebootet sind, so verringert er die Fahrtgeschwindigkeit nicht, sondern steuert mit Volldampf weiter. Noch hofft er im letzten Augenblick vielleicht die Hilfe des Engländers entbehren zu können und den Hafen von Colombo zu erreichen, ohne die Passagiere vorher auszubooten.

Die Hoffnung ist eitel. Am Nachmittage muß er doch noch stoppen. Von dem längsseit liegenden Kriegsschiff kommt ein Offizier mit einigen Mannschaften an Bord. Der Kapitän zieht sich mit dem

Die Besatzung verläßt das brennende Schiff.

fremden Offizier zurück, und man beschließt nach kurzer Beratung, dem englischen Dampfer Passagiere, Post und Schiffskasse zu übergeben, einige Mann englischer Besatzung mit englischem Kriegsflaggenmaterial an Bord zu behalten und sich über die eventuelle spätere Inanspruchnahme der angebotenen Hilfe durch Handflaggensignale zu verständigen.

Die Passagiere frohlocken über die Rettung. So sicher sie sich anfangs gefühlt, so sehr sie den Löscharbeiten als ein spannendes, aber ihr Lebensinteresse nicht berührendes Schauspiel genossen haben, mit ebenso schreckensvoller Angst warten sie jetzt darauf, aus der heißen und qualmenden, den Atem benehmenden und gefahrvollen Umgebung hinauszukommen. Einiges Handgepäck dürfen sie auf den englischen Rettungsbooten mitnehmen. Sie drängen zum Fallreep, ein vollbesetztes Boot nach dem andern stößt ab. Ein recht drolliges, echt amerikanisches Intermezzo bringt in diese wüste Aufregung der entscheidenden Stunden eine erheiternde Note. Eine junge Amerikanerin flirtete im Gesellschaftszimmer mit einem smarten englischen Gentleman. Sie sang, er begleitete sie am Klavier. Amor selbst mußte sie in eine Atmosphäre holder Düfte getaucht haben, so daß sie von den brenzligen Dünsten und dem qualmenden Rauch nichts merkten und von den Stewards erst alarmiert werden müssen, um schnell noch einiges Handgepäck zu holen und in die schon bereitstehenden Boote zu steigen.

Dann geht es mit doppelten Kräften, aber jetzt schon ohne fremde Hilfe, an die Löscharbeiten. Auf dem Wege nach dem Hafen von Colombo muß man umkehren und in den näher gelegenen, kleinen Hafen von Point de Gall steuern, an dessen Einfahrt man noch einige Stunden durch das Warten auf den Lotsen verliert. Mit starker Schlagseite und noch ungelöschtem Feuer an Bord trifft man im Hafen ein. Dort wird das Schiff auf Grund gefahren, der Vorderteil vollgepumpt, das Feuer gelöscht und der Bauch des Schiffes schließlich von den Wassermassen befreit.

* * *

Man beginnt jetzt von den Feuerlöschvorrichtungen mit Dampf im Seedienst abzukommen. Ein englischer Dampfer hat auf hoher See jüngst eine dringende Feuersgefahr durch Verwendung flüssiger Kohlensäure abgewendet. Die allgemein gültige Einrichtung, die heute schon auf den meisten großen Dampfern vorgesehen ist, besteht in dem Clayton-Apparat. In einem ovalen Kesselraum werden durch Verbrennung von Schwefel verschiedengradige Schwefeloxydgase, sowie Stickstoff erzeugt, die in die brennenden Räume eingelassen werden und das Feuer und seinen Herd in kürzester Zeit ersticken. Dann wird durch eine andere Einrichtung desselben Apparats die heiße Luft aus den Räumen, in denen das Feuer erstickt worden ist, so lange abgekühlt, bis eine neue Entzündungsgefahr nicht mehr vorhanden ist.

Selbstverständlich ist es unter allen Umständen leichter, ein brennendes Schiff im Hafen zu retten, als auf hoher See. Und es muß eine ganze Reihe ungewöhnlich ungünstiger Zufälligkeiten zusammentreten, bevor eine Katastrophe zustande kommt, wie es die war, die vor Jahren den Schiffspark einer unsrer größten Gesellschaften im Hobokener Hafen von New York verheert hat. Das grausige Unglück,

dem damals 150 Menschenleben zum Opfer gefallen sind und das trotz der immensen Deckungen bei Versicherungsgesellschaften einen Materialschaden von etwa sechs Millionen Mark zur Folge hatte, kann ebensowenig als ein typisches Zeichen der Hafengefahr angesehen werden, wie es Mittel geben kann, einem derartigen Unglücksfall vorzubeugen.

Auf einer der Hobokener Piers geriet ein Baumwollballen in Brand. Ringsum standen Schichten von gestauten Baumwollwaren und Reihen von Fässern mit Whisky und Oel. Ein heftiger Sturm trieb das Feuer, das sprungweise um sich griff, gegen die vier Dampfer, die an der Pier lagen. Einer davon war das größte, schönste und stärkste deutsche Schiff, „Kaiser Wilhelm der Große". Die andern drei Dampfer, die „Saale", „Bremen" und „Main" gerieten zuerst in Brand. Bevor man zur Besinnung kam, brannte das ganze Schiff. Kurz nachdem das Feuer die „Bremen" erfaßt hatte, erfolgte eine betäubende Explosion, und das Schiff erschien vom Bug zum Heck in Rauch und Dampf gehüllt. Wasser begann durch ein Leck in das Schiff zu dringen und es zu senken, während noch hundert Passagiere oder Besucher, meist Frauen und Kinder, an Bord waren. Daneben lag die „Saale". Auf ein Entkommen nach der Pierseite zu war gar nicht zu rechnen. Alles strebte von der Feuerseite weg nach der Wasserseite zu. Nur einem einzigen Menschen gelang es, sich auf dem Wege über die Pier zu retten. Aus den Luken der brennenden „Saale" streckten Dutzende von Menschen die Arme aus, um Rettungsboote herbeizuwinken. Aber eine Annäherung an das in Flammen getauchte Schiff war unmöglich. Die Menschen machten eine verzweifelte Anstrengung sich durch die engen Luken zu zwängen und ins Wasser zu springen. Nur wenigen gelang es, und von diesen wenigen ertrank noch ein Teil. Als man am Tage darauf des Feuers Herr geworden war, fand man die verkohlte, nur schwer erkennbare Leiche des Kapitäns auf Deck.

Ein Ueberlebender von der „Saale" gab nachher eine durch ihre Tatsachen so beredte Schilderung der Katastrophe, daß ich einige Zeilen davon wörtlich hier zitieren möchte.

„Wir waren 40 Menschen in einem Raume und waren gerade dabei, unseren Nachmittagskaffee zu trinken, als um 4 Uhr plötzlich der Ruf ertönte: ‚Das Schiff brennt!' Unmittelbar darauf entstand ein entsetzliches Getümmel, die Bestie im Menschen war durch die Todesangst entfesselt, die Leute schienen mit einem Male in Teufel verwandelt. Alles schlug, hieb, biß in rasender Wut um sich, alles drängte nach vorn, nach der an Deck führenden Leiter. Die Schwächeren wurden erbarmungslos unter die Füße getreten. Der Kampf wurde noch teuflischer, als die auf den obersten Sprossen der Leiter Stehenden die Luke verschlossen und den Ausgang versperrt fanden. Gleichzeitig schlugen durch die Seitenluken bereits Rauch und Flammen heraus. Die Hitze war unerträglich. Mehrere wurden wahnsinnig, zerrissen ihre Kleider und begannen abwechselnd zu fluchen und zu beten. In der höchsten Not fand sich ein Ausweg durch den Maschienenraum und dann durch die Pumpen nach oben. Aber dort hatte immer nur je einer Platz, auf dem Bauche kriechend vorwärts zu kommen, und keiner wollte den andern voranlassen. Ich selbst verlor alle Besinnung und schlug einem, der mir den Platz streitig machen wollte, mit der

Faust ins Gesicht, so daß er zusammenbrach. Nach dreistündigem Verzweiflungskampfe gelangte ich endlich an Deck und konnte in ein Boot springen."

Eine glänzende schiffstechnische Leistung boten Kapitän und Mannschaft an Bord des „Kaiser Wilhelm der Große". Als das Feuer seine Backbordseite ergriffen hatte, erkannte der Kapitän im ersten Augenblicke die Gefahr und strebte, aus dem Hafen hinauszukommen. Aber es herrschte gerade Ebbe, und das Schiff verfügte nicht über genügend Dampf, um sich mit eigner Kraft vorwärts bewegen zu können. Das es trotzdem in so kurzer Zeit gelang, mit Hilfe von zwei Schleppdampfern das freie Wasser zu gewinnen, dabei den Brand im Keime zu ersticken und noch auf einen Teil der eignen Mannschaft zu verzichten, damit den Schwesterschiffen Hilfe geboten werden konnte, das zählt noch heute zu den von Fachleuten angestaunten Wundern. An einer nach Tausenden zählenden Menge vorbei fuhr „Kaiser Wilhelm der Große" aus dem Gebiete des Feuers den Fluß entlang, und die jubelnde Menge sah oben auf der Brücke den Kapitän Engelbart, der mit Ruß bedeckt und mit Brandwunden am Körper, fest und sicher auf der Brücke stand und die Bewegung des Schiffes leitete.

Einer Katastrophe gleich der von Hoboken gegenüber versagen natürlich alle jene Löschmittel, die bei einem Brand in geschlossenen Innenräumen des Schiffes in Betracht kommen. Aber wie sollte es möglich sein, daß ein Schiff auf hoher See von einer ähnlichen Katastrophe heimgesucht wird, wie die vier Schiffe bei New York? In Hoboken brannten die an freier Luft befindlichen Schiffsteile mit einem Schlage lichterloh. Von außen war der zündende Funke, die zündende Flammenzunge gekommen. Eine solche Gefahr ist auf hoher See ausgeschlossen. Und wenn Feuer in den Passagierkabinen ausbricht, so ist es auf einen so kleinen Raum beschränkt, so wird es mit solcher Leichtigkeit durch die Wachen im Augenblicke erkannt und erstickt, daß von einer Gefährdung des Schiffes in solchem Fall nicht die Rede sein kann.

Die Gefahr droht also nur von den verborgenen Innenräumen des Schiffes, von etwa heiß gewordenen Kohlenbunkern oder von den in den einzelnen Laderäumen sich entzündenden Gütern. Wird der entstandene Brand sofort bemerkt — und das ist durch die peinliche Wachsamkeit der Mannschaften gewährleistet —, so kann unter allen Umständen der brennende Teil des Schiffes von den übrigen getrennt und hermetisch abgeschlossen werden. Die Schotten, das sind eiserne Trennungswände, die das Schiff in eine ganze Reihe von Teilen scheiden, üben bei dieser Lokalisierung eine in normalen Fällen recht sichere Hilfe.

Einige Dampfer der deutschen Feldherrnklasse sind in ihrer Konstruktion um eine Neuerung bereichert worden, die sich bei Feuersgefahr in einem gegebenen Fall schon bei der englischen Marine als wirksam erwiesen hat. Es ist dies der Tunnel, der unterste Raum des Schiffes, der durch keine Schotten mehr geteilt ist und einen halbmannshohen Gang von einem Ende des Schiffes zum andern bildet. In zweifelhaften Fällen braucht man nur unter den in Frage stehenden Teilen des Schiffes im Tunnel entlang zu gehen, um an den Wärmeunterschieden zu erkennen, an welcher Stelle sich der Herd des Feuers

befinden kann. Die Wände dieses tiefliegenden Gelasses sind nicht aus Stahl, sondern nur aus dickem Blech gebaut, also leicht anbohrbar. Wird nun genau an der entscheidenden Stelle ein Erstickungsgas eingeführt, so ist zum mindesten die Frist, innerhalb welcher das Feuer getötet wird, stark abgekürzt. Schließt man zum Beispiel flüssige Kohlensäure an, so wird sich in weniger als einer Minute der flüssige Inhalt der Flasche, um das Vierzehnhundertfache vermehrt, als Gas im brennenden Raum verteilen. Bei dieser Methode ist der Erfolg schnell, aber er ist mit Erstickungsgefahr für den verbunden, der die Kohlensäure anschließt und vielleicht gar für alle andern, wenn der gefährdete Raum nicht so hermetisch verschlossen war, daß die Kohlensäure entweichen konnte.

Die geheimnisvollen Zahlen.

Der frühere, nun schon verstorbene Chef der Admiralität, General von Stosch, konnte entsetzlich scharf inspizieren.

Wir denken bei dem „entsetzlich" weniger an militärische Besichtigungen von Mannschaften an Bord und an Land als vielmehr an diejenigen Inspizierungen, welche er den Kaiserlichen Werften, Depots zc. angedeihen ließ. Der alte, strenge Herr kam z. B. in eine Kesselschmiede und wollte wissen, wie viele Niete in diesem oder jenem Kasten lägen, und fragte dann, ob das auch die rechnungsmäßig nachgewiesene Zahl sei. Aehnlich machte er es in den Werkstätten mit anderem Material und Inventar; kurz, er wollte sehr vieles, ja alles, wissen, und die Beamten gerieten dann in berechtigte Verzweiflung.

So war es auch einmal wieder bei der Besichtigung der Werft in W. hergegangen; die Herren Beamten machten entsetzte Gesichter, Exzellenz war augenscheinlich auf dem besten Wege, in die schlechteste Laune zu geraten.

Verschiedentlich waren Fragen unbeantwortet geblieben oder waren nicht ausreichend beantwortet worden, da kam der Chef mit der ganzen Suite zu dem Holzlagerplatze.

Es lagen allda in musterhafter Ordnung die verschiedensten Bauhölzer, darunter ein ganzer Stapel neuer Balken, welche sämtlich an der Stirnseite dieselben eingebrannten Nummern zeigten. „Was bedeuten die Zahlen?" wendet sich Exzellenz an den Oberwerftdirektor. „Herr Schiffsbaudirektor, was sollen diese Zahlen bedeuten?" gibt der Gefragte die Frage weiter.

„Herr Schiffsbauinspektor, was bedeuten diese Zahlen?" klingt es weiter, und mit geringen Aenderungen des Wortlauts, bedingt durch die verschiedenen Chargen und Namen der Befragten, geht die Frage noch zum Schiffsbauführer, Intendanturrat und zu verschiedenen Rechnungsräten.

Die Aufregung wächst, ein nervöses Zittern geht durch die Versammlung, das Wenden, Drehen und Tuscheln zieht immer größere Kreise, bis schließlich irgendwoher, wie eine Erlösung, zuerst leise, dann lauter werdend, der Ruf nach dem Meister Kiel erschallt.

Der Meister Kiel hat den Stapelplatz in seiner Verwaltung; der Meister Kiel ist ein gescheidter Mann und huldigt dem Grundsatze: „Geh Du nicht zu deinem Fürst, wenn Du nicht gerufen wirst"; der

Meister Kiel beachtet diesen Grundsatz um so eifriger, als er weiß, daß Exzellenz die Beantwortung seiner Fragen durch Subalterne nicht liebt; der Meister Kiel hat sich deshalb am äußersten Ende der Suite aufgehalten.

Als nun sein Name ringsum erschallt, tritt er vor. Was für Zahlen das sind?

Der Meister Kiel ist nicht allein ein gescheidter Mann, er hat auch 55 Dienstjahre auf dem Rücken, und Gehör und Augen sind nicht mehr die besten. Was für Zahlen das sind?

Der Meister Kiel hat nie gewußt, was Aufregung oder Furcht ist; der Meister Kiel ist der einzige in der großen Versammlung, der seine Ruhe behält; der Meister Kiel hat schon drei Schiffsbrüche und zwei Schiffsbrände erlebt. Wir schweigen von anderen Bränden und Brüchen, welche ungefährlicher sind.

Die Zahlen, was sind das für Zahlen? Der Meister Kiel greift in die Brusttasche, holt ein Metermaß heraus, dann einen Bleistift von den Dimensionen eines Besenstiels und dann ein gewaltiges Futteral.

Atemlos blickt die Versammlung, hocherstaunt, aber sehr ernst ist die Miene des Generals.

Die Zahlen, die Zahlen! Der Meister Kiel entnimmt dem Futteral ein Eisengestell, in dem zwei mächtige, kreisrunde Konverlinsen befestigt sind, setzt die Brille (?) auf seine wettergeprüfte Nase, tritt dicht an die Balken heran, bückt sich, blickt die Zahlen scharf an,

Wellenberge während eines Orkans im Stillen Ozean.

richtet sich auf, versucht eine militärische Wendung zu machen, (das Kehrtmachen ist ihm nie geglückt) und schaut über die Brille hinweg Seine Exzellenz an.

„Die Zahlen? Dat's 'ne Acht, Axlenz!" — — —

Die Antwort .... nun, was sollen wir lange Worte machen; viele glaubwürdige Zeugen haben die Sache bekräftigt und erhärtet: man tut bei großen Ereignissen gut, sich kurz zu fassen, wie ja denn viele, wenn nicht alle große Wahrheiten in wenigen Worten sich sagen lassen, z. B. „Irren ist menschlich!" Hier aber war ein Irrtum ausgeschlossen. Die Balken trugen wirklich die Zahl 8, und die Antwort war richtig, sie war vielleicht auch die richtige! —

Im Taifun.

Eine Reiseerinnerung von Dr. E. H. Dietzsch.

Wir waren drei Tage hinter Singapore. Die See war ruhig und sichtig, eine Erscheinung, die im Bereiche des chinesischen Meeres nicht eben oft zu berichten ist. Ich hatte von meiner Kompagnie den Auftrag, wegen einer zweifelhaften Zinnkonzession einen nördlichen Hafen der siamesischen Malakkastaaten zu besuchen und erfüllte diesen Auftrag nicht ohne eine gewisse Voreingenommenheit, weil ich in die Lage kam, einen jener Küstendampfer zu benutzen, deren sorglose Leitung dem gefährlichen Wasser, dem ich mich anvertrauen mußte, nicht gerade entsprach.

Es war ein merkwürdig heißer Tag, auf einem unbewegten, dunstigen Wasser, in Sicht der klippenreichen Malakkaküste.

Nur die Fische schienen sich ihres Lebens zu freuen, denn sie flatterten mit ihren schwerfälligen Flugflossen vor dem Bugspriet zu Hunderten über die ölige See.

Der stolze Name unseres „Hy Leong" getauften Schiffes stand in keinem würdigen Verhältnis zu seiner Ausstattung, und seine Passagiere waren auch nicht derart, daß man sich hätte besonders wohlfühlen können. Vier Europäer: der Kapitän, dem man auf irgendeiner anderen Linie das Patent entzogen hatte, der erste Offizier, der stets nach Whisky roch, den er als Vorbeugungsmittel gegen die Malaria empfahl, ein englischer Pflanzer und meine Wenigkeit, gegen fünf Malaien, die den Schiffsdienst versahen — und als lebendige Ladung etwa 200 Schweine, die auf dem Hinterdeck, direkt neben den Kabinen, eingepfercht und aufeinandergestapelt in einem Raum, der kaum 50 dieser Tiere aufgenommen hätte, einen pestilenzialischen Gestank verbreiteten. Trübselig, allein, das Ende dieser qualvollen, etwa zehn Tage dauernden Reise herbeisehnend, hielt ich mich aus begreiflichen Gründen an der äußersten Spitze des Schiffes auf, die langgestreckte Küste des malaiischen Hügellandes mit den unergründlichen tiefblauen Dschungeln betrachtend, wenn ich mir zum

Am Steuer während des Taifuns.

hundertsten Male der Vergeblichkeit bewußt wurde, einen fliegenden Fisch mit dem Revolver herunterzuknallen.

Ab und zu teilte der englische Pflanzer, den ich im Verdacht hatte, der Besitzer der Schweineladung zu sein, da er mehr als notwendig mit einem langen Stock unter den Borstentieren herumstocherte, meine Einsamkeit. Wohl zum zwanzigsten Male seit 72 Stunden hatte er mir die Geschichte seines Lebens erzählt, die ich auch zum einundzwanzigsten Male mit stoischem Gleichmute hingenommen hätte.

Heute abend kam er in etwas animierter Stimmung zu meinem Posten. Der Whisky des ersten Offiziers konnte es weniger sein, denn darin leistete er Unergründliches.

„Was sagen Sie dazu?" Sein langer Arm zeigte nach Westen, in dem die Sonne mit einem beispiellos schönem Spiel der Farben unterging.

„Wundervoll, wundervoll!" Ueber das Meer ging ein zuckendes violettes Leuchten, von einer Intensivität, wie ich es in den Tropen niemals geschaut. Und über diesem dicken, schweren violetten Saum glühte ein tiefes Gelb, das aus dem Horizont herauszuquellen schien, ein rasender, zuckender gelbglühender Strom, der zum Zenit emporsteigend erlosch. Und im Osten eine tiefe, sternenlose Nacht. Es war ein Anblick, der uns furchtsam berauschte.

Die Vorberge der Malakkainsel lagen in einer schwer blauen, erdrückenden Farbe, und über den Schroffen der Berge stieg diese gelbe Feuersbrunst hervor, sich auf dem, wie es schien, dickflüssigen Meere widerspiegelnd.

„Ein verdammter Zauber!" sagte mein Reisegenosse, „ich wünschte, wir wären mit heiler Haut in Pulon."

„Wie meinen Sie das?"

„Ich meine, daß wir morgen oder heute nacht einen Rippenstoß bekommen, an den wir beide zeitlebens denken werden, das heißt, wenn uns in den nächsten Stunden das Denken nicht vergeht. Hören Sie nicht die Biester da hinten, die haben eine merkwürdige Witterung."

In der Tat! Die Schweine in ihrem Stall, wenn man von diesem engen, schweren Lattenverschlag überhaupt als Stall sprechen konnte, machten einen grauenerregenden Eindruck. In ohrenbetäubendem Kreischen versuchten sie die dicken Latten zu brechen, die sonst kleinen Augen in Angst aufgerissen, das Maul voll Geifer, drückten sie mit Wucht ihren Körper gegen die Wände. Einige hatten den Kopf durch die Stämme gezwängt und erwürgten sich durch den Druck der auf ihnen lastenden Tiere. Mich befiel in diesem Augenblick eine merkwürdige Angst,

Das Deck eines Segelschiffes bei orkanartigem Sturm.

(Die weiße Farbe des Bildes ist der über das Schiff hinweggehende schäumende Gischt.)

und mir war es, als ob ich diese auch auf den Gesichtern vom Kapitän bis zum letzten Bootsmann sähe.

Ich wandte mich ab! Das Kreischen der entsetzten Tiere verfolgte mich, und dabei kam eine Hitze, eine Glutwelle über die See, die mir fast den Atem benahm.

Der Kapitän stand auf der Brücke, neben ihm der nie nüchterne Offizier. Die Malaien rannten hin und her, verschlugen die Luken, zogen die Boote ein, alles bereitete sich auf die Schlacht vor. Der Dampfer hatte gedreht und fuhr mit verdoppelter Geschwindigkeit in See.

Die Hitze wurde immer drückender, es war, als ob sich ein heißer Luftstrom vom Himmel abgelöst hätte.

Vier Stunden qualvollen Wartens! Das entsetzliche Gestampfe und Kreischen der Schweine hatte sich von Minute zu Minute vermehrt und unsere Nerven bis zum äußersten gereizt, — da quoll aus der Ferne ein Donner.

Aka tai! Aka tai! Alle Befehle überhörend, griffen die Malaien in die Ringe des Mastbaumes. Der Kapitän, der Engländer und ich hatten uns mit Stricken an den Eisenstangen des halbverdeckten Ruderhauses festgebunden. Selbst der Offizier am Steuer war nüchtern geworden.

Urplötzlich eine Stille! Die Schweine waren ruhig geworden, man vernahm nur noch ihr aufgeregtes Schnaufen. —

Keiner von uns sprach ein Wort. Die Elemente vor uns schöpften tief Atem und dann — — — dann — —. Keine Feder der Welt kann es beschreiben! Ein Riese, ein Ungeheuer zog über uns hinweg! Ein Knattern, Brüllen, Pfeifen, Donnern, ein unfaßbarer Lawinenstrom stürzte sich auf die See. Von oben, von unten, von links, rechts, hinten und vorn schienen die Schläge zu kommen. Ein Wasserschwall, gleich einer vom Orkan aufgewühlten, von weither getriebenen Welle ergoß sich über das klägliche Ding von Menschenhand, das in seinen Fugen riß und krachte, als ob es in Atome zerspringen sollte. Das Wasser, die Luft, alles um uns schien uns in der Bewegung von Wellen riesiger Dimensionen.

„Haltet das Ruder, haltet das Ruder!“ Der Kapitän, der dicht neben mir, vornübergebeugt mit blutig-rissigen Händen in den Speichen des Ruders lag, schrie es mit der ganzen letzten Kraft seiner Lungen. Keiner hörte einen Ton, der Taifun brüllte wie ein Vulkan. Dennoch griffen wir in das schwache Ding, in das wir schließlich unsere Rettung setzten. Der vordere Mastbaum war vom Schiffe gekracht, der breite Schornstein aus schweren Eisenblechen derart zerquetscht, daß die Feuer im Kessel zu ersticken drohten. Dicke Eisenstäbe der Reeling, spiralförmig zusammengedreht, rissen aus den Wandungen. Dazu eine Nacht

und ein Wolkenbruch, der uns die nahesten Dinge nicht erkennen ließ. Urplötzlich bekamen wir, die wir zusammengedrängt auf der Brücke waren, einen Schlag, der uns zu Boden schmetterte. In rasendem Lauf wirbelte das Ruder zurück; eine riesige

... Haltet das Ruder, haltet das Ruder! ...

Sturzwelle hatte die Eisenkette wie einen Faden zerrissen und das Stahlverdeck des Steuerhauses eingeschlagen.

Der Orkan packte das Schiff und schlug es herum. Breitseitig war es den Wellen ausgesetzt, die mit einer unfaßbaren

Gewalt das Verdeck überspülten. Weißer Schaum schlug um uns, die wir uns mit der letzten Aufbietung unserer Kräfte an den vorspringenden Stahlbändern der Wanten anklammerten. Ein letzter Krach! — Dann war es zu Ende! Ueber uns hinweg zog der Orkan seinen Weg. Fünf volle Stunden hatte es gedauert, fünf Stunden ohnmächtiger Angst. Dann zog der Tag herauf. Vor uns lagen im klaren Schein der aufgehenden Sonne die flachen Länder der indochinesischen Küste. In fünf Stunden hatte uns der Taifun über die siamesische See gepeitscht. Das Verdeck war kahl. Von den Schweinen nichts mehr zu sehen. Aber der englische Farmer tröstete sich mit dem Offizier beim Whisky, denn er hatte sie gut bei Lloyds versichert.

Die Preise unserer Kriegsschiffe.

Gewaltig haben sich in letzter Zeit die Preise der Kriegsschiffe gesteigert. Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Erbauungskosten von Panzerschiffen.

Name	von Stapel	Deplacement	Kosten.
Preußen	1870	6 770	7,3 Mill. Mk.
Sachsen	1877	7 740	8,5 „ „
Brandenburg	1891	10 000	16 „ „
Kaiser Wilhelm	1896	11 150	24 „ „
Nassau	1908	18 500	36,8 „ „
Helgoland	1909	?	47,1 „ „

Die Preise der Kreuzer stiegen noch beträchtlicher.

Früher kostete ein solches Schiff, ein geschützter großer Kreuzer, etwa 10 bis 12 Millionen. Heute stellen sich die Kosten auf:

Name	von Stapel	Tonnengehalt	Kosten
Blücher	11. 4. 08.	155 000	27,66 Mill. Mk.
von der Tann	20. 3. 09.	190 000	36,66 „ „
Moltke	7. 4. 10.	?	44,08 „ „

Schnellfeuergeschütze unserer Marine.

Vielfach besteht Unklarheit darüber, wie schnell unsere Geschütze zu feuern vermögen. Es ist selbstverständlich, daß sich die Abgabe eines Schusses danach richtet, ob der Schütze das Ziel schnell wie es erwünscht wird in die Visierlinie bekommt. Abgesehen also vom Zielen dürfen die nachfolgenden Daten über die Schußzeiten nur aufgefaßt werden. Es können feuern in der Minute

die großen Kaliber also das 30,5 und das 28 cm 1 bis 2
die mittleren Kaliber (24 bis 21 cm) etwa 3 bis 4
und die kleinen Kaliber

das 17 cm 6 Schuß	das 10,5 cm 12 Schuß	und das 5,2 cm
das 15 cm 9 „	das 8,8 cm 15 „	50 Schuß.

Gebiß eines Haifisches.

Haifischfang in europäischen Meeren.

Mit 3 Abbildungen.

Kaum einer der vielen Fremden, die alljährlich Helgoland besuchen, weiß, welch wundervoller Sport sich hier dem Angler bietet, daß hier noch zu Hunderten Haifische die Insel umschwärmen — selbstverständlich nicht der Menschenhai der tropischen Meere, sondern seine kleineren ungefährlichen Abarten, der Katzenhai und hauptsächlich der Hundshai.

Aber kein einziger Insulaner wird das dem Badegast verraten, denn er fürchtet, daß schon das Wort Haifisch genügen könnte, um ängstliche Gemüter vom Baden, vielleicht auch gar vom Besuch der Insel abzuhalten. So ist es auch nur ein Fischer, der die nötigen Geräte zum Fang besitzt. Mit ihm fuhr vor fünf Jahren der alte Karl Hagenbeck aus Hamburg zum Dorschfang hinaus, als er plötzlich einen großen Fisch erblickte, der seiner Angelschnur folgte und nach Aussage des Fischers ein Haifisch war. Sofort ließ sich Hagenbeck die nötigen Schnüre und großen Haken aus Hamburg kommen, und seither ist es jeden Sommer seine liebste Erholung, in Helgoland Haifische zu angeln. Nur einigen guten Freunden und Bekannten hat er sein Geheimnis verraten und ihnen gestattet, auch in seiner Abwesenheit seine Geräte zu benutzen.

Mit einem kleinen Hummerboot, daß nur 4 Personen außer dem Fischer faßt, segelt man hinaus auf die Ost- oder Westseite der Insel, wo das Wasser schon eine ziemliche Tiefe hat. Dort wird Anker geworfen, und die Handangeln, an denen am besten ein Stück frischer Makrele befestigt wird, werden ausgeworfen. Die Zeit kurz vor und nach dem Wechsel des Stromes ist die geeignetste; bei zu starker Strömung kann die Angel den Grund nicht erreichen; auch darf das Wasser nicht zu trübe sein, da die Fische den Köder sonst nicht gut sehen können. Zwei bis drei Angeln werden vom Boot aus hinuntergelassen, und an einem Tag, wo die Haie gut beißen, kann man dann nach 1 ½—2stündiger Arbeit meist mit 5 bis 8 dieser großen Gesellen heimfahren. Oft fängt man 2 oder 3 rasch hintereinander, da die Tiere in Gesellschaft ziehen, dann manchmal wieder eine ganze Stunde gar nichts. Zehn Stück war das Höchste, was im vorigen Sommer einmal von dem jungen Hagenbeck hereingebracht wurde. Die größten dieser bisher gefangenen Haie waren bis gegen 1 Meter 60 Zentimenter lang und wogen gegen 40 Pfund.

Es ist nicht immer ganz einfach, solch schweren Kerl über Bord zu ziehen, da sich die Fischer hier weder eines Hakens zum Anschlagen, noch eines Netzes zum Herausziehen bedienen, und

die verwendete Angelschnüre ziemlich fein sind. Da kommt es öfters vor, daß die Haie, die sich energisch wehren, im Moment, wenn man sie schon bis an die Oberfläche des Wassers gezogen

Selbstgeangelte Haifische; der größte ist 1,40 m lang

hat, sich mit einem letzten verzweifelten Ruck wieder von der Angel losreißen, oder, wenn sie die Angelschnur über dem Vorschlag ins Maul bekommen, diese durchbeißen und mitsamt dem Haken wieder in die Tiefe verschwinden. Tage, an denen man ganz umsonst hinausfährt, kommen nicht oft vor, wenn auch solch reiche Beute, wie sie die beiden Bilder der glücklichen Haifischfänger zeigen, zu den Seltenheiten gerechnet werden müssen.

Vom Haifischfang bei Helgoland heimkehrend.

Musikkapelle an Bord des Schulschiffs „Freya."

„Musikkapelle" ist eigentlich ein etwas hoch gegriffener Ausdruck. Außer auf den Admiralschiffen, die stets 12 gelernte Musiker an Bord haben, bildet sich nahezu jedes Schiff unserer Marine, das ins Ausland geht, eine Kapelle. Einige Instrumente werden vom Fiskus geliefert, einige von den Offizieren hinzugekauft. Ein gelernter Hoboist wird auf Ersuchen des Kommandos an Bord gesandt, und er beginnt mit frischem Mut besonders talentierte Blaujacken in die Geheimnisse der Blaskunst einzuweihen. Jan Maat kann alles, also auch — Musik machen.

Mit unermüdlichem Eifer übt er in der Freizeit Tonleitern und betreibt ähnliche nützliche Vorbereitungen. Nach einem Vierteljahr stellt sich dann meist schon die neugebildete Kapelle den erstaunten Ohren der Besatzung vor, sie spielt zu Flaggenparaden den Präsentiermarsch und die Nationalhymne. Wenig später erfreut sie die Mannschaft am Abend durch heitere Weisen. Der ehrgeizige Kapellmeister fördert die Zöglinge weiter, und so wird zuweilen ihre Anstrengung gekrönt durch ein am Lande gegebenes Konzert. Das stellt immer den Gipfelpunkt dar! Man macht ja im Ausland keine großen Ansprüche. Der Deutsche ist als musikalisch weltbekannt. Da nimmt es nicht Wunder, daß unsern Kapellen meist brausender Beifall zu teil wird!

„Kohlen!"

Von R. Cammann.

Mit 2 Originalzeichnungen.

Nächtliche Stille herrscht im Kieler Hafen. Schwarzen Ungetümen gleich ragen die mächtigen Leiber der Kriegsschiffe aus der spiegelglatten Flut. Von Zeit zu Zeit wirft der Mond zwischen wandernden Wolken hindurch sein mildes Licht auf dies Bild tiefen Friedens und hell leuchten dann die schneeigen Jachten, die in zahlloser Reihe an ihren Bojen liegen. Nur selten hört man den Anruf der Signalwache „Boot ahoi!" wenn ein Dampf- oder Ruderboot sich einem der Panzerschiffe nähert.

An Bord des ersten Linienschiffes liegt alles in tiefer Ruh. Nur die Wachhabenden schreiten langsam auf und ab und hängen, wenn sie der Dienst nicht beschäftigt, ihren Gedanken nach.

Der Fähnrich der Wache murmelt, ärgerlich auf das Wasser blickend, vor sich hin: „Daß das verd . . . Kohlentrimmen wieder dazwischen kommen muß, gerade morgen, wo Alice mich auf dem Tennisplatz erwartet!"

„Dat giwt 'n söten Dag" grunzt auch der Läufer zu dem ablösenden „Kameraden" und

„Jo, ollen Swinkrom!" ist die verständnisinnige Antwort.

Morgen ist Kohlenübernahme, an Bord kurz „Kohlentrimmen" oder „Kohlen" genannt!

Wer einmal einen Einblick in das Leben und Treiben an Bord eines Kriegsschiffes tun durfte, der weiß, daß am Kohlentage die größten Anforderungen an den Körper eines jeden gestellt werden. Es ist keine Kleinigkeit, vom frühen Morgen bis in den späten Nachmittag hinein unten im Kohlenprahm mit der Schaufel in der Faust die riesigen Körbe zu füllen oder letztere über Deck an die Kohlenschächte zu schleppen. Dazu Hochsommertemperatur von 23° Grad und mehr.

Morgens um 5 Uhr ist „Wecken". Der grelle Ton der Bootsmannspfeife schrillt durch das Schiff, und das wohlbekannte und von Vielen so gehaßte „Ueberall zurrt Hängematten"! holt die Schläfer aus den „Federn".

Mit schlaftrunkenen Augen, „de Klüsen noch half dicht", wie Jan Maat sagt, schnürt ein jeder seine Hängematte, bis sie an Gestalt einer langen Leberwurst ähnelt und verstaut sie in den Kästen. An Deck stehen große Kübel, Baljen genannt, mit Wasser gefüllt, und bald ist der Platz von einigen Hundert Matrosen belebt, die lachend und plaudernd ihre Oberkörper mit dem kühlen Naß erfrischen. Auf das Pfeifensignal „Backen und Banken" werden Tische und Bänke von der Decke heruntergeschlagen. In kurzer Zeit sitzt alles beim Frühstück und läßt sich Kaffee, Schwarzbrot und frische Butter gut schmecken.

„Jottfried, lang mi mol de Eiers röber!"

„Aber jewiß, Herr Jraf, Menaje ooch jefällig?"

Mit komischer Grazie überreicht der lustige Spreeathener seinem Kameraden von der „Waterkant" das gewünschte, und lautes Gelächter begleitet seine drastische Bewegung.

Am Kohlentage gibt es „Zulage" bei jeder Mahlzeit und so bildet eine große Schüssel voll Eier die Frühstückszulage.

„Pfeifen und Lunten aus, Anzug Kohlenzeug!"

Schnell werden auf das Pfeifensignal Backen und Bänke wieder „hochgeschlagen" und jeder eilt nun an sein Spindchen, um aus der tiefsten Tiefe desselben sein „Kohlenpäckchen" herauszuholen. Dieses besteht aus altem Zeug, welches durch häufigen Gebrauch beim Kohlentrimmen eine graue bis schwärzliche Tönung angenommen hat. Ein paar Seestiefel und eine Mütze von unbestimmter Farbe vervollständigen diese Räubergarnitur. Gleich darauf wird „Antreten nach der Kohlenrolle auf dem Aufbaudeck" gepfiffen und die Besatzung tritt in vier Divisionen, welche wieder in Züge und Korporalschaften zerfällt, an.

Nun bietet sich dem Beschauer zuweilen ein höchst malerisches Bild. Am Kohlentage wird von einigen ersten Offizieren ein Spaßmacher-Anzug gestattet, und diese Erlaubnis wird von manchen Leuten gründlich ausgenutzt. Hier sieht man einen Clown mit weiten, bunten Hosen und rotbetupfter Nase, der, soweit es die Disziplin erlaubt, seine Späße zum Besten gibt. In eines anderen Korporalschaft steht sogar ein „richtiger Zivilist" mit Zylinderhut, großen Vatermördern und knallroter Krawatte.

. . . Die Glanznummer des Tages bildet jedoch ein „Admiral" . . .

Die Glanznummer des Tages bildet jedoch ein „Admiral", der plötzlich in voller Gala an Deck erscheint und große Heiterkeit hervorruft. Betrachtet man das in ernste Falten gelegte Gesicht näher, so erkennt man den fidelen Berliner. Ein ihm wohlwollender Offizier

hat ihm einen alten Uniformrock geschenkt, den er jetzt mit dicken, goldenen Tressen und Streifen besetzt hat. Seinen Kopf bedeckt ein kühner Dreimaster und eine Fülle von allen möglichen und unmöglichen Orden und Sternen, natürlich nachgemachte, ziert seine Brust. Mit gravitätischen Schritten nähert er sich seinen Kameraden, ihnen „Morjen, Matrosen!" entgegenschnarrend.

In wenigen Minuten hat sich alles eingefunden. Vor der Front der Divisionen stehen die Offiziere und Fähnriche, ebenfalls im „Kohlenpäckchen", welches aus einem alten Bord- oder Tropenanzug besteht.

„Stillgestanden, richt Euch!"

Der erste Offizier tritt vor die Mannschaft und hält eine kurze, markige Ansprache, in welcher er die Matrosen ermahnt, auch heute voll und ganz ihre Pflicht zu tun und darnach zu streben, den Rekord der andern Schiffe im „Wettkohlentrimmen" zu schlagen.

„Wenn ich sehe, daß Sie ihr möglichstes hierzu tun, so soll der Lohn in Gestalt von reichlichem Urlaub und anderen Vergünstigungen nicht ausbleiben. — An die Arbeit!" schließt der beliebte Korvettenkapitän.

Nun eilt alles an seine Stationen. Im Nu füllen sich die vier Kohlenprähme, welche bereits längsseits des Schiffes liegen, mit Matrosen. Andere begeben sich auf Aufbau- und Außendecks, um die vollen Körbe „wahrzunehmen" und eine dritte Gruppe steht zur Bedienung der Kräne und Dampfwinden bereit.

Ein Trompetensignal gibt das Zeichen zum Beginn des „Kohlens"!

Jetzt entwickelt sich eine rege Tätigkeit. Einen Augenblick sieht Jan Maat auf die ungeheuren Kohlenhaufen, dann aber ergreift er die Schaufel und arbeitet auf „Deubel komm' raus". Sobald die Körbe voll sind, senkt sich der riesige Haken des Krans und ein „Wahrschau Haken!" sagt den Schaufelnden, daß es nicht ratsam sei, sich das schwere Eisenstück gegen den Kopf pendeln zu lassen. Eifrige Hände haken etwa 12 Körbe ein und mit „Heiß auf" geht die Schlinge in die Höhe, während einige liebenswürdige Kohlenstücke den Untenstehenden auf Kopf und Schultern prasseln. An Deck wird die Ladung wahrgenommen und die Körbe an die Schächte geschleift, in welche die Kohlen mit Donnergepolter hinunterstürzen. Wenn man in diese tief unten liegenden Räume hineinsteigt, so sieht man in dem aufwirbelnden, beißenden Kohlenstaub einige rußige, halbnackte Gestalten, die die schwarzen Diamanten gleichmäßig verteilen. Es sind dies die Heizer, denen das „Trimmen" der Kohlen obliegt, eine Arbeit, welche in der dumpfen Luft dort unten überaus anstrengt. Im allgemeinen werden die „Funkenpuster" von den Matrosen etwas über die Achsel angesehen, aber wer sie im Kohlenbunker hat arbeiten sehen oder im Heizraum vor den Feuern, der weiß, daß dies Vorurteil gegen die „Stokers" ungerechtfertigt ist.

Auf der Reeling der Kommandobrücke oder andern hochgelegenen Teilen des Decks sitzen und stehen die Divisionsoffiziere und feuern die Mannschaften mit kurzen Zurufen und kleinen Scherzen an.

„Immer doller, immer doller!" ruft der kleine Kapitänleutnant v. Z. durch das Sprachrohr, welches er nicht aus den Händen läßt,

seiner Division zu und der Chor im Leichter antwortet ihm mit stürmischen Hurrarufen. Und wahrlich, es scheint, als ob der Lärm immer „doller" wird, die Körbe sich immer schneller füllen, die Kräne und Winden immer eifriger arbeiten! Eine Ladung nach der andern geht in die Höhe, blitzschnell senkt sich die Stahlleine mit dem Haken

Kohlen-Uebernahme an Bord eines Kriegsschiffes.

in die schwarze Tiefe, um sofort wieder von rüstigen Händen ergriffen zu werden.

Allmählich bedecken sich Kopf und Hände mit einer schwarzen Staubschicht, welche immer dichter wird. Dieser unerbittliche Kohlenstaub durchdringt alles. Er verschließt die Poren und hemmt den

Atem, er dringt in die innersten Räume des Schiffes. Auf Tischen, Stühlen und Büchern lagert er, nichts ist ihm heilig. Bald gleichen die Matrosen den schwarzen Bewohnern Afrikas; nur das Weiß der Augen und Zähne leuchtet beinahe unheimlich in den unerkenntlichen Gesichtern.

In einem der Prähme arbeitet die „Garde", wie ein Teil der zweiten Division scherzweise von den Kameraden genannt wird. Es sind durchweg kräftige Gestalten, die ihrem Namen alle Ehre machen. In der brennenden Sonnenhitze haben sich einige ihrer Hemden entledigt und bei der schweren Arbeit treten die mächtigen Muskeln und Sehnen voll zu Tage. Mitunter hört man einen derben Seemannsfluch, wenn allzu große, übermütige Kohlenstücke auf die Köpfe prasseln.

Im allgemeinen geht es aber recht lustig bei der „Garde" zu. Für gute Laune wird in wahrhaft rührender Weise von dem „Admiral" gesorgt. Der unverfälschte Berliner Jargon, indem er seine Witze zum Besten gibt, erregt immer neue Heiterkeit. In theatralischer Stellung steht er in seiner imponierenden „Kluft" auf einem Kohlenhaufen und fuchtelt fortwährend, seine Kameraden anfeuernd, mit den Händen in der Luft herum.

Eben entdeckt er den Leutnant L. oben an der Luke und auf Befragen eines Kameraden, ob er, Gottlieb keine Zigaretten bei sich habe, entgegnet er laut mit einem dreisten Blick nach oben:

„Nee, die ha' ick in die Kammer von Herrn Leitnant liejen jelassen!"

Mit dem begeisterten Gebrüll „Zigaret-ten!" hält alles einen Augenblick in seiner Arbeit inne, um das Ergebnis der zarten, etwas unverschämten Anspiegelung des Berliners abzuwarten, und als der junge Offizier lächelnd sein silbernes Etui in den Raum entleert, werden die zierlichen Papierröllchen mit Jubelruf aufgefangen und die Arbeit mit erneutem Eifer aufgenommen.

Einige Einzelstudien. Dort steht in gebückter Stellung ein baumstarker Matrose, ein wahrer Hüne, der unentwegt schaufelt, „immer eben weg". Er ist Seemann von Beruf, hat von Jugend auf gelernt, schwer zu arbeiten und fühlt auch hier keine Müdigkeit.

Dagegen scheint es dem kleinen, schmächtigen Steward neben ihm recht schwer zu fallen. Sehnsüchtig denkt er an seine feine Nadel, die er als Schneiderlein im Zivilleben so meisterhaft führte und welche er jetzt mit der groben Kohlenschaufel vertauscht hat. Schon lagern große Schweißtropfen auf seiner pechschwarzen Stirn, in seinem Kopfe saust und hämmert es, und schweratmend vor Anstrengung, ruht er einen Augenblick aus.

Da sieht sein langer Nebenmann auf.

Kaum erblickt dieser das ermattete Gesicht des jungen Menschen, als er ihn sanft in eine Ecke schiebt und zu ihm sagt: „Set di man dahl, Willem, ick will wull för di mitschufeln!"

Und eine wahre Lust ist es, ihn jetzt arbeiten zu sehen. Sein Beispiel steckt die andern an und in wenigen Minuten teilt ihnen ihr Divisionsoffizier mit, daß sie — die Garde — bisher die meisten Körbe bewältigt hätten.

Nach der Kohlen-Uebernahme: Rein Schiff!

Wenn die allgemeine Stimmung infolge von Hitze, Kohlenstaub und der schweren Arbeit etwas gedrückt wird, so ist es die Bordkapelle, welche durch einen flotten Marsch oder Walzer wieder Schwung hineinbringt.

„Herr Kapellmeester, eenen von di modernen, bitte!" begrüßt der schnoddrige Berliner den Oberhoboistenmaaten und stolz schwingt er einen abgebrochenen Schaufelstiel als Taktstock, als die lustigen Weisen des „Walzertraums" ertönen.

Unbarmherzig strahlt die Sonne auf die arbeitenden Leute. Das ganze Schiff gleicht einem rührigen Ameisenhaufen. Stunde auf Stunde verrinnt, immer schwärzer werden die Gestalten, und immer unerträglicher die Hitze.

„Will dös halt gar net an End' nähme heit?" Bereits fünf Stunden schleppt der dicke Botteliersgast aus Süddeutschland keuchend einen Korb nach dem andern an die Schächte der Bunker, während ihm der Schweiß unaufhaltsam von der Stirn rinnt. Unersättlich scheinen die schwarzen Löcher heute einmal wieder zu sein.

„Na, lieber S., was macht das Geschäft?"

Auf dem Aufbaudeck legen die Offiziere grüßend die Hand an die Mütze, und, gefolgt von dem Läufer, betritt der „Erste" die Kommandobrücke. Als pflichteifriger Offizier ist er bald hier, bald dort. Gerade kommt er aus einem der Bunker, in welchem er die schweißtriefenden Heizer durch Limonade und Kaffee hat erfrischen lassen. Freundlich lächelnd fragt er einen schlanken Leutnant, der soeben eine Meldung abgestattet:

„Na, lieber S., was macht das Geschäft?"

„Danke gehorsamst, Herr Kapitän, hoffe in einer Stunde mit meinem Leichter fertig zu sein. Die Leute arbeiten vorzüglich!"

„Ist ja großartig. Uebrigens haben wir bereits den letzten Rekord um 20 Minuten geschlagen. Auf Wiedersehen heute Abend in der Messe!" — — — und lustiges Augenzwinkern des liebenswürdigen Offiziers verrät, daß der „Schum" schon auf Eis lagert.

Bald verkündet ungeheurer Jubel unter der Mannschaft die Freude über den Kohlensieg, und als nun gar der Navigationsoffizier

Nach der Kohlenübernahme: Die Besatzung beim Abendessen.

der „Garde" ein Faß Bier für die gute Leistung verspricht, da ist alle Müdigkeit dahin, die Schaufeln fliegen nur so und bald ist der Kohlenhaufen verschwindend klein.

Dem Leutnant an der Luke zuckt es schon lange in den Händen. Nun springt er hinunter in den Raum, ergreift eine Schaufel und spornt durch seinen Eifer zu immer größerer Schnelligkeit an.

„Noch dreißig Körbe, Leute, schaufelt weg", ruft er, da — hört man einen ohrenbetäubenden Lärm, der alles andre Geräusch übertönt. Eine Gruppe Fremder, die in einem Segelboot die grauen Schiffs-

kolosse bewundert, fährt erschreckt herum und beruhigt sich erst, als der alte Bootsführer, ein Kieler Kind, mit den Worten; „Dor hebbt se een leer kregen“ auf einen Leichter des naheliegenden Linienschiffes deutet. Dort hatte die vierte Division ihren letzten Korb emporgehißt und hämmert, um ihre Freude den andern Kameraden zu verkünden, mit der flachen Schaufel gegen die eisernen Innenwände des Prahms. Mit wahrem Indianergeheul stürzen sich nun die „Garde“ und die andern Divisionen auf die letzten Körbe und in wenigen Minuten erzittern auch die andern Prähme von den ergrimmten Streichen, die gegen ihr Inneres geführt werden.

„Kohlengeschirr bergen, die Korporalschaft vom Dienst Baljen klar zum Waschen!“ Der grelle Ton der Bootsmannspfeife, der diesem Kommando vorangeht, verkündet überall im Schiff, daß die Kohlenübernahme beendet sei. Schnell werden sämtliche Jollen, Geie und Taljen verstaut und die an Deck liegenden Kohlen in die Schächte gefegt. Darauf findet allgemeine Reinigung des äußeren Menschen statt. Seife, Bürste und „Frischwater“ geben Jan Maat wieder ein einigermaßen zivilisiertes Aussehen und nur die Umgebung der Augen ist noch von „interessanter“ Schwärze, welche sich erst nach mehrmaligem Waschen entfernt. Dieser gründlichen Selbstverschönerung folgt eine flüchtige Reinigung des Schiffes. Nur der gröbste Kohlenschmutz wird von Deck und der Bordwand gespült, da das richtige „Rein Schiff“ für den morgigen Tag aufgespart wird.

Endlich, nach neun Stunden schwerer und heißer Arbeit, werden Backen und Banken heruntergeschlagen und alles, außer Wachen und Posten, darf sich den Freuden des etwas verspäteten, aber wohlverdienten Mittagsmahles hingeben. Nach dem Essen nimmt man einen gemütlichen „smoke“, der durch allerlei kleine Arbeiten, wie Deckfegen, Hängematten holen, Abendmusterung usw. unterbrochen wird.

Um 9 Uhr, mit dem Signal „Ruhe im Schiff“ kommt dann der schönste Augenblick des Tages, Hein, Seppl, Jottfried und wie sie alle heißen, klopfen ihre kurzen Pfeifen aus, legen das reine „Päckchen“, das sie nach dem Waschen angezogen haben, sorgsam in das winzige Spindchen und bald dehnen sie sich behaglich in der geliebten Hängematte, alle Schattenseiten des beendeten Tages vergessend.

Langsam senkt sich die Nacht hernieder und kein Anzeichen mehr verrät, welch geschäftiges Treiben diesen Schauplatz vor wenigen Stunden belebte.

Schiff vor langer Kette.

Der Anker hält am besten mit viel Kette; ein Anker mit 200 m Kette funktioniert besser als zwei Anker mit 100 m. Die unter normalen Verhältnissen ausgesteckte Kettenlänge beträgt die dreifache Wassertiefe. Befindet sich am Ankerplatz z. B. 20 m Wassertiefe, so werden 60 m Kette ausgesteckt. Die Kette wirkt dann, weil sie zum größten Teil auf dem Meeresgrunde liegt, elastisch, obgleich sie selbst diese Eigenschaft an und für sich gar nicht besitzt.

Die deutsche Kriegsmarine im Auslande.

Von Karl Ebert, Nürnberg.

Wozu braucht man im Auslande unsere Kriegsschiffe?

Wozu braucht man im Auslande so viele deutsche Kriegsschiffe, was treiben diese Schiffe jahraus jahrein, sind die großen Kosten hierfür keine unproduktiven Ausgaben usw., das sind Fragen, die man oft hören kann und die trotz aller Belehrung in der Presse oder mündlich immer wieder auftauchen. Und weiter kann man hören das folgende. Die zukünftige Entscheidung in einer Seeschlacht wird doch im Gewässer der Nordsee vor sich gehen und die im Auslande kreuzenden Kriegsschiffe werden, wenn sie auch hier und da Erfolge erringen, nicht viel an dem Machtwort der heimischen Hochseeflotte bezw. Schlachtgeschwader ändern können.

Es ist allerdings nicht zu bestreiten, daß darin viel wahres liegt; aber mit dem Wert oder Unwert unserer Auslandsflotte hat das doch nichts zu tun, so einleuchtend auch diese Einwände auf den ersten Blick sein mögen. Nicht nur für Kriegszwecke, und das ist allerdings der Anfang und das Ende aller Kriegsbereitschaft einer Seemacht im Inlande und Auslande, sondern auch für sehr viele, schwerwiegende und hochwichtige Friedenszwecke zeigen alljährlich unsere Auslandskreuzer und Kanonenboote die Reichskriegsflagge auf allen Meeren und in vielen Ländern unseres Erdballes.

Tausende unserer wackeren Blaujacken aus dem Vaterlande, von der Alpenwand bis zum Meeresstrande, geben alljährlich ihr bestes her und nehmen mit jugendlicher Begeisterung und frischem Wikingermut die großen Strapazen des Ausland-Schiffsdienstes auf sich, um ihr Teil mitzuwirken an der Aufgabe, deren Erläuterung und Beweisführung dieser Aufsatz dienen soll. Wer das, wie ich, selbst mitgemacht hat und seitdem von Jahr zu Jahr verfolgt, dem fallen unwillkürlich jene schönen, weitschauenden und prophetischen Dichterworte unseres alten Meisters Hans Sachs ein:

„Alpenland und Meeresstrand
„Raumgetrennt, doch stammverwandt,
„So sie gehen Hand in Hand,
„Reicht's zum Segen allensamt!"

1. Schutz des Handels, bezw. Wahrung unserer überseeischen Handelsbeziehungen.

Unser Welthandel, der sich in den letzten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt hat, kann nur gedeihen, wenn ihm der nötige Schutz und Rückhalt zuteil wird. An nichts anderem als an Mangel an staatlichem Schutz ist die einst so mächtige und herrschende Hansa zugrunde gegangen. Alle Völker mußten anerkennen, daß ein

Segelexerzieren in einem tropischen Hafen.

solcher Schutz für den Handel und für unsere gewaltige Export-industrie die Basis zu einer gesunden Entwicklung bilden muß.

Denn deutscher Boden sind auch unsere Handelsschiffe, Dampfer und Segelschiffe, die mit anerkannt tüchtigen Seeleuten besetzt die Meere kreuzen, um die Erzeugnisse deutscher Hände Werk über die Ozeane zu verfrachten und das, was dort in fremden Ländern gewonnen wird an uns so nötigen Erzeugnissen und Rohprodukten, heimzubringen an heimische Gestade, um den notwendigen heimatlichen Bedarf zu decken.

Nahrungsmittel-Kauf in einem ausländischen Hafen:
Der Stabsarzt untersucht die zum Verkauf gelangenden Früchte.

Im Frieden schon haben viele Deutsche den Vorteil, die Kriegsschiffe in der Nähe ihrer Handelsbeziehungen zu wissen, erkannt und manche dieser kommerziellen Anknüpfungspunkte haben erst mit Hilfe der Kriegsmarine eingeleitet werden können.

Im Kriege wird es die Aufgabe sein, unsere Handelsstraßen auf dem Meere, also die Wege zu den Absatzgebieten unserer Industrie, offen zu halten, soweit es in ihrer derzeitigen Kraft und Verteilung liegt.

2. Schutz des Deutschtums im Auslande, Sicherheit unserer Uebersee tätigen Bürger und ihrer Interessen.

Die so im fremden Lande, wo fremde Zungen eine fremde Sprache reden, sich eine deutsche Heimstätte gegründet haben, in deutscher Sitte und deutscher Eigenart und dort die Fahnen des Deutschtums hochhalten in guten und in bösen Tagen und überhaupt alle die, welche jenseits des großen Wassers ihre Herdfeuer angezündet haben, sie alle bilden das Deutschtum im Auslande.

Truppentransportdampfer mit dem Heimatwimpel, Tsingtau verlassend.

Durch Schutz vor feindlichen Uebergriffen soll das Gefühl der Zusammengehörigkeit geweckt und gefestigt werden, mögen sie auch noch so weit vom Mutterlande entfernt sein. Wie das zu verstehen ist, liegt am klarsten in den Worten ausgedrückt, die unser Kaiser in dieser Frage gesprochen hat und aus denen deutlich zu ersehen ist, wie sehr ihm die Aufgabe des Schutzes der Deutschen am Herzen liegt: „Mögen unsere Landsleute drüben die feste Ueberzeugung haben, seien sie Priester oder Kaufleute, oder welchem Gewerbe sie obliegen, daß der Schutz des deutschen

Verlag von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen.

Anfang **November** erscheint im Verlage von **Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen,** ein Buch, welches das Interesse aller Kreise wachrufen dürfte. Unter dem Pseudonym birgt sich ein hoher Marine-Offizier und ist somit Gewähr dafür geboten, daß es sich hier um **wirklich wahrheitsgetreue, interessante, packende** Schilderungen handelt. Das Buch führt den Titel:

Unterseeboote im Kampf.

Geschildert von **Submare.**

176 Seiten Text mit 12 farbigen Kunstbeilagen auf Karton.

In elegantem Einband, Preis Mk. 3.—.

In dem vorstehenden Buche soll die Wichtigkeit der Unterseebootswaffe für unsere Verteidigung zur See erläutert werden. Bei dem regen Interesse, das nicht nur Erwachsene, sondern auch unsere reifere Jugend an der Kriegsmarine nimmt, dünkt es angebracht, sie auch auf das „Unterseeboot", diese wertvolle Seekriegswaffe, hinzuweisen. Die Beschreibungen der Unterseebootsangriffe sind möglichst der Wirklichkeit angepaßt, und nur da, wo die Erzählung spannend wirken soll, macht der Verfasser von freier Phantasie Gebrauch. Möge das Buch dazu beitragen, das deutsche Volk für das Seewesen, im besonderen für unsere Flotte zu begeistern. Ein echter „Mann" scheut keine Gefahr. Einen männlicheren Beruf, als den des Seemannes, gibt es kaum. So soll „Unterseeboote im Kampf" dazu dienen, die Söhne unseres Vaterlandes auf die, wenn auch oft gefahrvolle, dennoch herrliche und befriedigende Laufbahn in der Kaiserlichen Marine aufmerksam zu machen.

Als Weihnachts-Geschenk ganz besonders geeignet.

Durch jede bessere Buchhandlung zu beziehen.

Verlag von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen.

Verlag von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen.

Für jeden Klavierspieler unentbehrlich.

Köhlers Musik=Album

Enthaltend die **Melodien** zu **257** der beliebtesten Volks- und Kommerslieder.

Zweihändig für Klavier bearbeitet

von Musikdirektor F. Th. Cursch=Bühren.

160 Seiten. Format: 22 zu 29 Zentimeter.

In elegantem **dauerhaften Einband** Preis **Mk. 3.—**, Porto 50 Pfg.
In **Karton=Umschlag** Preis **Mk. 2.25**, Porto 30 Pfg.

Infolge seiner außerordentlichen Reichhaltigkeit, seines großen deutlichen Notendruckes und des billigen Preises sollte das Köhlersche Musik-Album in jedem Hause, in welchem Musik gepflegt wird, zu finden sein. Köhlers Musik-Album enthält 257 Klavierstücke, zweihändig für Klavier bearbeitet, welche, einzeln gekauft, über 300 Mark kosten würden.

Unter Berücksichtigung der neuesten Bestimmungen soeben in neuer Auflage erschienen!

Die Laufbahnen in der Kaiserl. Marine.

Verhältnisse, Einkommen und Aussichten in den verschiedenen Dienstzweigen der Marine.

Von M. Plüddemann, **Kaiserl. Konter=Admiral,**
Begründer des im Verlage von Wilhelm Köhler, Minden i. W., alljährlich erscheinenden Flotten-Kalenders.

Neu bearbeitet von L. Seeler,
Rechnungsrat im **Reichs=Marine=Amt,** Berlin.

Preis 75 Pfg., Porto 10 Pfg.

Unentbehrlich für jeden, der in der Kaiserl. Marine dienen will!

Der Zweck des Büchelchens ist, junge Leute, die bei der Marine dienen wollen, sowie Angehörige solcher, die bereits dienen, über die Verhältnisse bei den verschiedenen Dienstzweigen, deren es oft mehrere bei einem und demselben Marineteile gibt, über die Aussichten in Betreff des Fortkommens in den verschiedenen Laufbahnen, die Bedingungen des Lebensunterhalts und die Versorgung nach dem Verlassen des Dienstes, aufzuklären, sowie nebenbei die verschiedenen Dienstgrade, Dienstzweige, und besondere Dienstarten darin erkennen zu lernen.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder gegen Einsendung von 75 Pfg. und 10 Pfg. für Porto von der

Verlagsfirma Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen,

Verlag des:
„Köhlerschen Deutschen Kaiser-Kalenders“, Preis 50 Pfg.
„Illustrierten Deutschen Flotten=Kalenders“, Preis Mk. 1.—
„Illustrierten Deutschen Kolonial-Kalenders“ Preis 75 Pfg.

Reiches, bedingt durch kaiserliche Schiffe, ihnen nachhaltig gewährt wird!" Es ist in der Tat so, denn ohne die nötige Machtentfaltung, ohne eine kriegsstarke Seemacht, die hinter ihr steht, kann kein Vertreter des deutschen Reiches im Auslande seiner Hauptaufgabe, Schutz den deutschen Staatsangehörigen zu gewähren, nachkommen.

Wie könnten unsere Gesandten und Konsule etwas erreichen, wenn sie nur drohen können mit der Entsendung eines Kriegsschiffes, das doch niemals kommen kann? Das Nationalgefühl wird erweckt und gestärkt, wenn der Deutsche sieht, daß eine Schädigung an Leib und Gut nicht ungestraft hingehen darf; ebenso wird der Fremde sich hüten und eine Lehre daraus für die Zukunft ziehen. An dieser Erweckung und Erstarkung oft fehlenden Nationalgefühles haben wir nicht nur ein ideales Interesse, sondern auch ein materielles. Je mehr sich der Auslandsdeutsche unter deutschem Schutz als „Deutscher" fühlt, destomehr wird er an seinem Mutterlande hängen, Verbindungen anknüpfen, deutsche Waren beziehen und dadurch unseren Industrieerzeugnissen im Auslande Eingang zu verschaffen wissen. Die Schutzgewährung macht sich gewissermaßen dann durch neue Handelsbeziehungen bezahlt.

3. Schutz unserer Kolonien.

Eine wichtige Aufgabe ist ferner der Schutz unserer Kolonien, an deren Erwerbung die Marine hervorragend beteiligt war und wobei sie sich unvergängliche, wenn auch öfters blutige Lorbeeren errungen hat. Unsere Kolonien, für deren wirtschaftliche Weiterentwicklung wir nunmehr die besten Hoffnungen hegen können, werden sich niemals durch zufällig dort anwesende Kriegsschiffe im Falle kriegerischer Verwicklungen des Mutterlandes selbst verteidigen können. Ueber das Schicksal unseres überseeischen Deutschlands wird die heimische Schlachtflotte das entscheidende Wort sprechen, aber in Friedenszeiten leisten die Kriegsschiffe den Kolonialverwaltungen fortwährend wertvolle und unentbehrliche Dienste, hauptsächlich bei kriegerischen Verwicklungen mit den Eingeborenen.

4. Mitwirkung bei politischen Missionen.

(Eingreifen bei Unruhen und Aufständen. Hintanhaltung von kriegerischen Konflikten mit auswärtigen Staaten.)

Admiral Prinz Adalbert von Preußen, der den Grund legte zu unserer heutigen Kriegsmarine, sprach einmal die bedeutenden Worte: „Für ein wachsendes Volk kein Wohlstand ohne Ausbreitung, keine Ausbreitung ohne überseeische Politik und keine überseeische Politik ohne Flotte." Sein erhabener Ahnherr, der Große Kurfürst, dachte und handelte ebenso.

S. M. S. „Scharnhorst", „Leipzig" und „Iltis" am Quai der Tsingtau-Werft.

Photogr. v. Daniel.

Wir stehen mitten im Welthandel und auch mitten in der Weltpolitik. Es bieten sich dadurch viele Reibungspunkte mit halb- und unzivilisierten Völkerschaften, die sich nicht umgehen lassen.

5. **Mitarbeit bei wissenschaftlicher Tätigkeit.**

Die Verwendung unserer Auslandskriegsschiffe zu wissenschaftlichen Zwecken besteht in kartographischen Aufnahmen (hauptsächlich der Küstengebiete unserer Kolonien), in ozeanographischen und meteorologischen Beobachtungen (Tiefseelotungen, Messungen des Salzgehaltes, Studium der Meereslebewesen) und in hydrographischen Forschungen (Vermessung und Kartierung von Küsten, Erforschung der Ozeane, Veränderungen des Meeresbodens.)

Die Schiffsnamen Gazelle, Moltke, Möwe und Planet sind mit unauslöschlichen Lettern in die Bücher der Wissenschaft eingetragen. Gegenwärtig ist „Planet", ein modern ausgerüstetes Fahrzeug zu Vermessungszwecken, mit der Aufnahme der Meeresgebiete im

deutschen Bismarck-Archipel betraut. Natürlich werden von allen im Auslande befindlichen Kriegsschiffen bei jeder sich bietenden Gelegenheit zoologische, botanische, ethnographische, physikalische und astronomische Forschungen angestellt, soweit eben die dienstlichen Aufgaben dies zulassen können.

6. Ausbildung der Mannschaft.

Daß diese umfangreiche und vielseitige Tätigkeit unserer Schiffe im Auslande von nicht hoch genug anzuschlagendem Vorteil für die kriegsmäßige Ausbildung der ganzen Besatzung eines Schiffes ist, braucht nicht besonders erläutert zu werden.

Sehr treffend und der Beherzigung wert für den Binnenländer sind die folgenden Sätze im Köhlerschen Illustr. Deutschen Flotten-Kalender 1910: „Die Besatzungen unserer kleinen Kreuzer und Kanonenboote sind in den vergangenen vier Jahrzehnten unermüdlich auf dem ganzen Erdenrund tätig gewesen. In allen Weltteilen haben sie die deutsche Flagge gezeigt, sei es in China oder in Japan, sei es in der Südsee oder in Südamerika. Ueberall haben sie gute Dienste geleistet. Oft mußten sie mit Waffengewalt das Hab und Gut unserer deutschen Brüder dort draußen schützen. Gegen Südsee-Insulaner, gegen Neger und Araber standen sie im Kampf. Wie oft traten sie gegen Aufständige in Aktion, in China, in Chile, in Brasilien und in unseren afrikanischen Kolonien! Sie verrichten auch heute noch eine stille, aufopferungsfreudige Tätigkeit, die daheim im Binnenlande meist wenig beachtet und wenig gewürdigt wird."

Nur zu deutlich ist aus dieser Schilderung zu entnehmen, von welch' großer Bedeutung der Außenlandsdienst in der Vielseitigkeit seiner Betätigung für die Ausbildung und Kriegsvorbereitung unserer Marinemannschaften ist.

Ausweicheregeln auf See.

Mancher, der zum ersten Mal eine Seereise unternimmt, wundert sich, wie glatt sich das Ausweichen der Schiffe auf dem Meere vollzieht. Bestimmte internationale Vorschriften regeln den Verkehr genau so, wie es auf dem Lande in großen Städten z. B. der Fall ist. Im allgemeinen hat jeder Dampfer einem Segelschiff auszuweichen. Die Dampfer untereinander weichen nach rechts aus. Die Segelschiffe unter einander haben sich nach Gesetzen zu begegnen, deren Erläuterung hier etwas zu weit führen würde. Die Manöver hängen ganz von der Segelstellung ab. In der Nacht führen Dampfschiffe ein weißes Licht am Bug in der Mitte, ein grünes an Steuerbord, d. h. an der rechten Seite des Schiffes, wenn man von hinten nach vorn sieht, und an Backbord, links, ein rotes Licht. Segelschiffen fehlt das weiße Licht. Fischerböte und kleinere Fahrzeuge brauchen nur ein weißes Licht zu fahren. Hier gilt die Regel für die Nacht:

Grün an Grün, rot an rot,
geht alles klar, hat keine Not.

Ehre dir, deutsches Torpedoboot!

Von F. van Born.

Tiefschwarz die Nacht! — Eine Hagelbö
Zerpeitscht die Kämme der brandenden See! —
Weit draußen, nordwestlich von Helgoland,
Wo die See ohne Landschutz am wildesten stand,
Da lauern, wie Hunde aufs Wild gehetzt,
Torpedoboote, als Posten gesetzt!

Eine See nach der andern klatscht gegen die Planken,
Und mit starren Augen und allen Gedanken
Versucht auf der Brücke der Kommandant
Zu durchbohren die dunkle Nebelwand.
„Schon stundenlang schlingern wir hier auf Wacht;
Wo bleibt denn der Feind? Ob er kommt heute Nacht?"
So fragt er und sinnt er! — Nur das Schlagen und Beben
Und der Stoß der Maschinen scheint Antwort zu geben. —
Da plötzlich, was blitzt dort am Steuerbord?
Ganz fern überzog es die Wellen dort
Mit bleichem Lichte? Das war der Feind!
Nun drauf und dran, wo der Sieg erscheint! —

Es rasseln die Klingeln zu den Maschinen.
„Recht so, nun Volldampf!" Mit stolzen Mienen
Und fliegenden Pulsen steht jeder Mann,
Er weiß, jetzt gehts an den Feind heran! —
Mit 30 Knoten fast pflügt das Boot
Die schwarzen Wogen! — Mit ihm fährt der Tod!
Nur weiter, nur weiter, nur ran an den Feind,
Eh' es Morgen wird und der Tag erscheint. —

Da steigt aus der Nebelwand jählings empor,
Ein grauer Koloß! „Hart Backbord, quer vor!"
Ein Riß an dem Abzug, und klatschend entsaust
Der Torpedo dem Rohre, — das Wasser erbraust,
Man zählt in Gedanken, — ein dumpfer Krach
Von zerriß'nem Metall, ein Rauschen danach, —
Und mitten im feindlichen Schiff, das schon sinkt,
Eine glänzende Wassergarbe entspringt!

Signale und Schüsse — Pfiffe — Geschrei, —
Kommandos — Sirenenheulen dabei;
Die feindliche Flotte ist erwacht!
Scheinwerfer erleuchten ringsum die Nacht,
Und tastend suchen sie ab das Meer;
Wo kam auf einmal der Angriff her? —
Da haben sie es! Mit Tageshelle
Vereinen die Strahlen sich auf der Stelle. —
Taktmäßig knattern sofort die Geschütze,
Hell leuchtend entfahren den Rohren die Blitze,
Die Stahlgranaten zerfetzen die Planken
Des Bootes, es zittert, gerät ins Wanken,
Still stehn die Maschinen, das Wasser strömt ein; —
Es ist verloren! Doch das Boot nicht allein! —
Das Linienschiff drüben, der große Koloß,
Er legt zur Seite, — riesengroß
Erscheint er auf einmal, — von oben zu sehn, —
Er beginnt zu erzittern, sich umzudrehn, —
Und plötzlich ein Gurgeln, — die Stelle ist leer! —
Lautlose Stille; — der Feind ist nicht mehr! —

Sekunden nach ihm auch der Sieger sinkt! —
Ein „Hurra dem Kaiser!" die Luft durchdringt,
Stolz flattern die Farben schwarz-weiß-rot, —
Ehre dir, deutsches Torpedoboot!

Der Begriff des „Dreadnoughts".

Immer noch hört man die Frage „was versteht man unter einem Dreadnought?"

Während bis vor 6 Jahren die größten Kriegsschiffe ein Deplacement von etwa 15000 Tonnen aufwiesen und mit höchstens 4 großen Geschützen, d. h. von einem Kaliber von 28 bis 30,5 cm armiert waren, haben wir heute Schlachtschiffe, die 28000 t verdrängen. Sie sind mit 10 bis 12 Geschützen größten Kalibers, d. h. bis zu 34,3 cm, bestückt. Der Unterschied also zwischen einem Kriegsschiff, das für den Hochseekampf bestimmt ist, früherer Zeit und heut liegt in der Größe und in der Armierung. Beides nahm in den letzten Jahren gewaltig zu. Im besonderen versteht man unter einem „Dreadnought" hauptsächlich ein Linienschiff. Das ist ein Schiff, das vornehmlich zum Kampf mit andern Schiffen zusammen in der Reihe bestimmt ist, also im größeren Verband. Ein Kreuzer hingegen z. B. hat die Aufgabe aufzuklären, d. h. den Feind aufzuspüren, wo und in welcher Stärke er sich befindet. Der Kreuzer wird also nur leichte Vorpostengefechte zu führen haben.

Nun begreift man neuerdings in den Namen „Dreadnought" auch die modernen Linienschiffskreuzer mit ein. Es sind Schiffe von enormen Abmessungen, die au Gefechtswert den eigentlichen Linienschiffen kaum nachstehen. Sie verfügen über eine bedeutend höhere Geschwindigkeit, als die Linienschiffe, hierfür tragen sie einige Kanonen weniger. Linienschiffskreuzer baut man jetzt, wie die Linienschiffe, in der Größe von 28000 t. Der Preis ist der gleiche, wie der des Linienschiffs, etwa 50 Millionen Mark in der größten Ausgabe.

Leiden und Freuden an Bord.

Marine-Plauderei von Kahtol.

Mit einer Originalzeichnung von Fritz Bergen.

Man hatte ihn wieder hinaus kommandiert, an Bord, in's Ausland!

Vor knapp zwei Jahren erst aus Ostasien zurückgekehrt, war er kaum in der Heimat warm geworden. Nun sollte er für zwei, vielleicht auch drei Jahre auf die australische Station!

Der Herr Korvetten-Kapitän sitzt in seinem gemütlichen Arbeitszimmer am Schreibtisch und wiegt nachdenklich das Telegramm in den Händen, welches ihm soeben von der Ordonnanz gebracht ist.

Lakonisch lautet die Botschaft, die ihm der Stationsadjutant sendet: „Sie sind als Kommandant „Cormoran" kommandiert." —

„Cormoran" — — australische Station also!" spricht der Herr Korvetten-Kapitän halblaut vor sich hin.

Dann erhebt er sich, tritt ans Fenster und sieht hinaus in das Schneetreiben dort draußen. Kalter, harter Winter ist's. Er überlegt und in Gedanken an die Südsee wird ihm ordentlich warm zu Mut.

Als Seekadett war er ja einmal vorübergehend dort. Aber was sieht ein Seekadett viel von der Welt. Der muß noch lernen! So ist der Urlaub kärglich bemessen, und allzuviel von fremden Ländern lernt er nicht kennen.

Wie oft hat er sich schon gewünscht, noch einmal die grandiose Tropenpracht der Südsee bewundern zu können. — Und dann taucht Samoa, das nun „deutsch" geworden, vor seinem geistigen Auge auf, mit seinem herrlichen Klima und seiner liebenswürdig zutraulichen Bevölkerung. Seit er Pierre Loti's „Mariage" kennt, zieht es ihn unwiderstehlich dorthin.

Im ersten Augenblick, als er seine Auslands-Ordre erhielt, überlief ihn fast ein Schüttelfrost. „Was, hinaus aus all' der Gemütlichkeit hier, aus der Ruhe, dem Frieden!"

Es war wie eine Erstarrung, die über ihn kam. Die Nachricht war auch zu plötzlich. Er ahnte ja nicht das Geringste, träumte sich vollkommen sicher hier in seiner ruhig behaglichen Stellung als Abteilungs-Kommandeur.

Nun wird er aber schon etwas versöhnlicher gestimmt. Da er jetzt vom Fenster zurücktritt und wieder Platz nimmt in seinem bequemen englischen Klubsessel, läßt er unwillkürlich die Blicke über sein Zimmer schweifen, über die originelle Einrichtung, über all' die aus dem Ausland mitgebrachten Herrlichkeiten. Wie viele Erinnerungen knüpfen sich an all' die seltenen Stücke, die er in aller Herren Länder gesammelt und zusammengetragen hat.

Hier der goldene, mit Edelsteinen reich verzierte Buddha blickt so ehrwürdig gebietend, so hoheitsvoll von seinem black wood Postament herab. Dort der japanische Kakemono gleißt und glitzert mit seinen originell grotesken Gestalten in allen Farben des Regenbogens. Dort die in China erbeuteten Trophäen, die Boxer-Waffen und Fahnen, lassen stets sein Herz höher schlagen. Der Herr Korvetten-

Kapitän sieht aufmerksam, fast liebkosend mit seinen Blicken bald dies, bald jenes Stück an. Er träumt und meditiert von vergangenen Zeiten.

Wie oft war er nun schon draußen! Erst als Seekadett die Reise um die Erde! Die Brust so hoch geschwellt, so voller Erwartung und Hoffnung. Welche Fülle der Eindrücke, der Erlebnisse stürmte damals auf ihn ein! Er hatte ja offene Augen und einen empfänglichen Sinn für all das Schöne, das sich ihm bot.

Auch der Dienst mit seinen vielen Variationen war ihm interessant, brachte ihm fast täglich etwas Neues. Wie fühlte er sich glücklich als junger Seekadett, da er von Semester zu Semester die größere Sicherheit spürte, mit der er auftrat. „Ja, die Seebeine wachsen durch Routine.“ — Nur Erfahrung, lange Gewöhnung und Uebung bringen einen richtigen Seemann hervor.

War das ein stolzer Augenblick, als er sein erstes Wende-Manöver kommandieren durfte! Mit photographischer Genauigkeit, als wäre es gestern geschehen, sieht er noch alles vor sich. Dort die vielen hundert Matrosen, die an seinen Lippen hängend auf das Kommando warten; hier die Kameraden, die lächelnd ihre Glossen über ihn machen, dort die Offiziere, die ernsten Blickes als Examinanden dabei stehen.

Und dann, als das erlösende Kommando „rund achtern“ glücklich im richtig abgepaßten Moment aus seiner Kehle war, und die Schulfregatte über den neuen Bug ruhig und sicher ihren Weg verfolgte, welche Befriedigung, welche Freude verursachte ihm da das gelungene Manöver!

Er hätte aufjauchzen können vor Wohlgefühl, aufjubeln, so froh, so beglückt und stolz war er.

Welche Fülle heiterer und trauriger Episoden aus seiner Schul- und Lernzeit, seiner Seekadetenjahre tauchen vor ihm auf. Wie viele von den lieben Kameraden, mit denen er zusammen damals die große Reise machte, sind jetzt noch in der Rangliste verzeichnet! Knapp ein Drittel!

Es war eine selten interessante Reise. Die ganze Welt zog an seinen Augen vorbei. Viel Licht, aber auch mancher Schatten fiel auf den Weg. Das Leben des Seemanns ist reich an Gewinn, an glänzend strahlenden Lichtseiten, aber auch an herben dunklen Schattenseiten.

Grade im scharfen Kontrast liegt oft der Reiz! Heute ein Tag voller Wonne, voll des Genusses und Vergnügens in einer großen interessanten Hafenstadt, morgen auf hoher See bei schlechtem Wetter und mangelhafter Nahrung, bei Kälte, Sturm und Regen.

Als junger Mensch erträgt man das alles leicht. Der Seekadett kennt die Sorge noch nicht. Auch von Verantwortung wissen seine Schultern noch wenig.

Aber schon der Wachtoffizier lernt sie ermessen in all' ihrer Größe und Bedeutung.

Und der Herr Korvetten-Kapitän denkt an seine Leutnantszeit. Erst war er als Unterleutnant in Ostafrika. Ha, wie blitzten seine Augen noch in der Erinnerung an die Kämpfe mit den Eingeborenen dort. Ja, er war auch bei der Erstürmung von Bagamoyo dabei! Noch sieht er lebhaft die Pallisaden dort vor sich, „marsch, marsch,

hurra" und hinauf geht es, genau wie er auf der Zentralturnanstalt in Berlin das Eskaladieren gelernt hatte. — Das waren erhebende Momente!

Aber dann denkt er wieder an die tötlich langweilige Blockadezeit, so voller Entbehrung und Strapazen.

. . . „marsch, marsch, hurra!" . . .

Der Admiral war unerbittlich, und was früher niemand geträumt, das wurde hier zur Wirklichkeit. Auf Wochen wurde man mit wenigen Matrosen im offenen Boot auf hohem Meere ausgesetzt. „So da bleib auf Posten liegen," hieß es. — Fort dampfte das Schiff und man war auf lange Zeit ganz allein auf sich selbst angewiesen, auf das lauwarme Wasser in den Bootsfässern und den Dauerproviant, auf das enge Boot, in dem man kaum die Beine ausstrecken konnte, stets unter freiem Himmel, am Tage bei erdrückender Hitze und bei Nacht unter dem starken Tropentau.

Nur selten gab es eine Abwechselung, eine Dhau, auf die man Jagd machen konnte, um die Sklaven zu befreien.

Frohe Bilder wechselten weiter mit trüben: die Wachtoffizierzeit auf dem Panzergeschwader daheim in Ost- und Nordsee. Viel Dienst, viel Arbeit, aber stets interessant. Das ganze Jahr über wurde exerziert und evolutioniert, kaum daß es um Weihnachten herum einen kurzen Urlaub gab. In der Tat, man legt die Hände bei der Marine nicht in den Schoß. Es wird gearbeitet, viel, sehr viel! Aber nur so ist es möglich, daß das noch recht unzureichende Material der Marine (an Schiffen) ausgeglichen wird durch ein vorzüglich geschultes Personal.

Während der Leutnant bei der Armee noch wenig von Verantwortung kennt, ist das beim Leutnant in der Marine ganz anders. Der Wachtoffizier ist während der vier Stunden seiner Wache verantwortlich für das Schiff und die gesamte Mannschaft.

Welch' Wertobjekte repräsentiert heutzutage z. B. ein großer Panzer? — und dann die Besatzung, 800—1000 Menschenleben beträgt sie.

Ja, hart und verantwortungsvoll ist wohl der Beruf, aber welch' stolzes Gefühl beseelt auch den Seeoffizier nach getaner Arbeit, im Bewußtsein, seine schwere Pflicht treu und gewissenhaft erfüllt zu haben.

Und all die kleinen Freuden! Wie glücklich fühlt sich der Wachtoffizier als Kammerbesitzer.

Als Unterleutnant mußte er vielleicht gar noch in der Hängematte schlafen. Nun ist er Alleinherrscher über einige Kubikmeter. Welche Wonne, einen eigenen Raum zu besitzen, wohin man sich zurückziehen kann, der einem ganz allein gehört, wo einen niemand stört. —

Ja, genügsam wird in vielen Beziehungen der Seemann stets sein.

Das, was der Laie garnicht achtet, wird vielleicht vom Seemann hochgeschätzt.

Nach langem Seetörn mit abwechselungsvollem Speisezettel wie z. B. „Erbsen, Bohnen, Linsen — Linsen, Bohnen, Erbsen mit Salzschweinefleisch" und Hartbrot wird ein Stück frisches Brot und Fleisch als ein Hochgenuß empfunden.

Wie herrlich mundet nach jahrelanger Abwesenheit von der Heimat das gute Glas Bier auf deutschem Boden. Doch das sind ja nur materielle Genüsse.

Mit großer Freude begrüßt man nach wochenlanger Pause das Eintreffen der Post, der Briefe und der Zeitungen. Wie erquickt wird

man nach langem Aufenthalt an öden, unwirtlichen Gestaden von europäischer Kultur in großen Hafenorten. Welchen Genuß bereitet einem dann ein Konzert, etwa gar eine Theater-Vorstellung oder dergleichen! — — —

Immer weiter schweifen des Herrn Korvetten-Kapitäns Gedanken. Jetzt überfliegt er seine Kapitänleutnantszeit, da er Batterie- und Navigationsoffizier war. Wie mußte er arbeiten, um sich in diese neue Stellung hineinzufinden! Wie wurde aber auch sein Eifer belohnt, errang er doch mit seiner Batterie den von Sr. Majestät gestifteten Preis für hervorragende Geschützschießresultate! Leicht war's ja nicht! Wie viel saure Wochen, voll von unablässig anstrengenden Schießübungen, denen ungezählte Zielübungen vorangingen, waren nötig, um das gute Resultat zu erreichen!

Aber auch diese Zeiten entbehrten nicht der Abwechselung.

Erst gab's die „Kieler Woche", die mit ihren reizvollen Bildern so voller Anziehung schon für den Laien, wie viel mehr für den Fachmann, den Seeoffizier ist. Und dann die Reise nach Petersburg zur Begleitung der „Hohenzollern".

Dort staute sich wieder förmlich die Summe der Erlebnisse an. Paraden, Diners, Besichtigungen, Bälle jagten einander, und man hätte 1000 Ohren und Augen haben können, man wäre doch nicht imstande gewesen, all' die Eindrücke in sich aufzunehmen, zu verdauen.

So ist's gar oft im Leben des Seeoffiziers. Die intensiven Schattenseiten wechseln in buntem Kontrast mit den grellsten Lichtblicken.

Und nun zuletzt die Zeit als erster Offizier in Ostasien an Bord des großen Kreuzers.

Wie unendlich eintönig waren die langen Wochen und Monate vor Manila während der Blockade durch die Amerikaner. Bei jammervoller Verpflegung und wahnsinniger Hitze, die besonders durch den oft wochenlang andauernd vom Himmel herabfallenden starken Tropenregen unangenehm fühlbar wurde, bei schlechter Postverbindung und dem Mangel an jeder Abwechselung mußte man ausharren. Das waren traurige Zeiten, da man fast am Leben verzweifelte.

Aber dann folgte dem Aufenthalt auf der Manila-Reede der in verschiedenen japanischen Häfen, und aller Kummer, alles Herzleid war vergessen. Japan ist und bleibt ja das Paradies für den Seemann.

Abermals leuchten jetzt des Herrn Korvetten-Kapitäns Augen auf, und stolz hebt sich seine Brust. — Dort drüben nach dem Platz über der Tür schweifen seine Blicke, wo die erbeuteten Boxer-Waffen von ruhmreichen Kämpfen Zeugnis geben.

Er ist in seinem Gedankenfluge bis nach Taku gediehen.

Wie damals vor 12 Jahren in Ostafrika, so hieß es auch hier: „Marsch, marsch, hurra", und wiederum galt es, Pallisaden zu erklettern. Jetzt wurde es ihm freilich nicht mehr so leicht, als s. Z. als junger Leutnant. Aber hinauf und hinüber kam er doch, und bald wehte die deutsche Flagge wieder über dem eroberten Platz. Stolze, unvergeßliche Momente! — — —

Und auf die Zeit voller Kriegstaten und vollen Kriegsruhms folgten die tatenlosen und in ihrer gleichmäßigen Einförmigkeit schier unerträglich langweiligen Monate auf der Taku-Reede.

Dort lagen die Schiffe, fast aus Sicht von Land, wochen-, monatelang ohne Abwechselung, ohne irgend eine anregende Unterbrechung.

Die Verproviantierung war wegen der ungeheuren Ansammlung von Streitkräften äußerst mäßig. Die Post brauchte von Deutschland bis zur Taku-Reede fast sechs Wochen.

Während die Kameraden von der Armee mit frischen Kräften und frohem Mut auf den Transportdampfern aus der Heimat anlangten und sofort an Land ausgeschifft wurden, um allerhand interessanten Erlebnissen entgegenzugehen, sah der Marineangehörige sich dazu verurteilt, auf der Reede auszuharren, ohne die Möglichkeit, je einmal einen Fuß an Land setzen zu können.

Grade diese Periode stellt die Ausdauer, Geduld und gute Laune der Schiffsbesatzungen auf eine harte Probe.

Aber alles hat ein Ende, und als der Ablösungsdampfer endlich die tapferen Streiter in der Heimat landete, waren auch bald die schlimmen „Taku-Reede-Zeiten“ vergessen.

Der Herr Korvetten-Kapitän ist am Ende seiner Erinnerungen aus vergangenen Zeiten angelangt.

Nun schweift sein Blick in die Zukunft. Er sieht sich als Kommandant stolz sein Schiff von Hafen zu Hafen führen. Wie wird er allen den an ihn herantretenden Aufgaben gerecht werden, wie wird sein Schiff stets bemüht sein, das Beste zu leisten, die Ehre der Flagge hoch zu halten!

Aber nicht nur in guten Tagen, unter heiterm Sonnenschein, nein, auch in schlechten, in Sturm und Nacht und Nebel wird er sein Schiff zu leiten haben.

Und er sieht vor sich manche Arbeit, Beschwerden und Unannehmlichkeiten, die seiner warten. Schon allein der Gedanke an das auf Jahre fast gänzliche „Isoliertsein“ als Kommandant, drückt ihn.

Der Kommandant eines Schiffes ist ja ein „Gott“ in gewisser Beziehung, und er muß über seinem Schiff und der Besatzung förmlich „schweben“. So ist's z. B. Vorschrift, daß der Kommandant allein speist. Nur selten wird er also bei seinen Mahlzeiten einmal ein anderes Gesicht als Gast sehen.

Und ähnlich verhält es sich mit dem gesamten Leben an Bord. Stets ist er allein auf sich angewiesen. Der Borddienst verlangt dies so.

Fürchterlicher Gedanke, dieses zweijährige Abgeschlossensein für den Herrn Korvetten-Kapitän — gerade für ihn, da er so am kameradschaftlich engen Zusammenleben hängt!

Und ferner taucht vor ihm das Gespenst der großen Verantwortung auf, das nun für Jahre auf seinen Schultern lasten wird. —

In der Südsee besonders, wo der Telegraph bisher kaum seine Fühlhörner ausgestreckt hat, befindet sich ein Kommandant oft schwierigen politischen und anderen Fragen gegenübergestellt, ohne daß er sich Rat von daheim erbitten kann. Ein Kommandant eines Sr.

Majestät Schiffe im Ausland muß stets ein gut Stück diplomatische Weisheit und Taktgefühl besitzen. Wie leicht kann er in die Lage kommen, plötzlich selbständig einen Entschluß als Vertreter Sr. Majestät fassen zu müssen, ohne daß er die geringste Anweisung aus Berlin erhält.

In der Tat treten so manche Anforderungen an den Seeoffizier heran, von denen der Laie nichts ahnt.

Dies alles überdenkt nun der Herr Korvetten-Kapitän. Viel Freud', viel Leid wird er an Bord seines Kreuzers dort draußen erleben.

Voll Vertrauen sieht er aber in die Zukunft. „Gibt's Sturm, gibt's Sonnenschein."

Das Leben des Seemanns gestaltet sich stets wechselvoll. Freuden und Leiden lösen sich beständig ab.

Es ist gut, daß meist nur die angenehmen, die schönen Erinnerungen im Gedächtnis haften bleiben.

Der deutsche Fischdampfer.

Von Paul Schreckhaase. — Mit 4 Zeichnungen des Verfassers.

Sein Lebenslauf ist Sturm und Not, sein Arbeitsfeld die wilde See. Wenn andere Segelfischer längst beigedreht haben oder dem nächsten Nothafen zuflüchten und selbst große Schiffe ihre Segel zu bergen beginnen, setzen die Fischdampfer noch ganz getrost ihr Grundschleppnetz aus. Diese Fahrzeuge entstanden aus der Erwägung heraus, daß ein seetüchtiger Dampfer mit starker Maschine einmal vom Wind und Wetter ziemlich unabhängig ist, er daher seine Fangreisen in wesentlich kürzerer Zeit als der Segler und sogar nach einer Art Fahrplan erledigen kann. Sodann kann er sein viel größeres Netz bei Unwetter länger im Betrieb halten und ausgedehntere Strecken abfischen. Und das alles bei den Winterstürmen, selbst bei Eisgang, während gerade in dieser Jahreszeit die Segelfischerei häufig versagt, andererseits aber der Fischversand sich am günstigsten gestaltet. Durch die bedeutenden und, weil schneller gelandet, auch frischeren Fänge würde sich der größere Aufwand an Anschaffungs- und Unterhaltungskosten doch rentieren, glaubte man, und der Markt würde durch das regelmäßige Eintreffen großer Mengen Fische die nötige Anregung erhalten, sowie überhaupt der ganze Fischverbrauch der Bevölkerung sich vervielfachen. So wurde denn im Jahre 1884 vom Reeder Busse in Geestemünde der erste deutsche Fischdampfer dem Betrieb übergeben, obgleich es damals noch viele Leute gab, die kopfschüttelnd zusahen und ein gänzliches Fehlschlagen des Unternehmens weissagten.

Sie irrten sich sehr, denn im nächsten Jahre folgte der zweite, und heute machen von der Weser allein 142 Fischdampfer regelmäßige Fangreisen. Alles in allem sind z. Z. 290 registrierte deutsche Fischdampfer (einschließlich einiger Segler mit Hilfsdampfmaschine) mit 3550 Mann Besatzung unaufhörlich am Werk, unser Volk mit der gesunden und schmackhaften Seefischnahrung zu versorgen. Ihre Fangreisen erstrecken sich über das ganze Gebiet der Nordsee, Skagerrak, schottische und norwegische Küsten, aber einige fischen auch unter Island und selbst an den Küstenstrichen von Marokko. Diese beiden

letzten Fahrten dauern 20 bis 30 Tage und sind bei den häufigen Stürmen und entsprechend hoher See für Schiff und Mannschaft äußerst anstrengend — aber ergiebig. Unsere Fischdampfer, meist aus Stahl gebaut, haben einen hohen, scharfen Bug, niedriges Heck, elegante Linien, etwa 40 Meter Länge, sehr kräftige Maschinen, die ihnen neun bis zwölf Seemeilen stündliche Fahrt verleihen, und kosten 130 000 bis 150 000 Mark.

Die besondere Einrichtung für seine Zwecke besteht bei dem Grundschleppnetzfischer vorn in einem Raume für gemahlenes Eis, dahinter, nur durch Brettschotten getrennt, dem Fischraum, in dessen Fächern die sauber ausgenommenen und gespülten Fische zwischen dichten Eisschichten und Bretterlagen vom Boden beginnend bis zum Deck aufgestapelt werden. Das letztere, sowie die Luk, sind gegen Luftwärme sorgfältig isoliert, so daß hier unten stets eine Temperatur unter Null herrscht. Es folgen nach hinten die Kohlenbunker, darüber an Deck eine mächtige Dampfwinde, die Kessel und Maschine und ganz im Achterschiff die kleine Kajütte mit noch zwei winzigen Kammern für den Kapitän und den „ersten Meister" (Maschinisten). Der einzige Niedergang zum ganzen Mittel- und Achterschiff befindet sich in einem engen Aufbau mit zwei schmalen und niedrigen eisernen Türen. Die eine gehört zu der lächerlich kleinen Kambüse, wo der Koch auf glühendem Herde selbst beim wildesten Schlingern seine Künste zeigen muß. Die halbmeterhohen Schwellen verhindern sehr häufig doch nicht, daß überkommender Seen quirlende Wasser ihm bei seiner Arbeit bis an die Knie reichen und sich sogar über die Treppen nach unten ergießen. Vorn unter dem hohen Aufbau, im Buge, wohnt die Mannschaft, durchaus nicht weniger feucht, wie denn überhaupt trockene Stellen an Deck eines Fischdampfers unterwegs zu den allergrößten Seltenheiten gehören. Vorn und hinten befinden sich je zwei schräg auswärts geneigte, kranartige Gerüste, die „Galgen", die zum Aus- und Einsetzen der Scheerbretter dienen. Links und rechts längs der Reling liegt je ein Schleppnetz, das weiter unten beschrieben wird.

Die Fischdampfer, die dem Heringsfang obliegen, besitzen wegen ihres ganz anderen Netzapparats keine Galgen, sondern nur vorn eine große Klüse. Sie führen statt Eis Salz, eine Masse leerer Tonnen und ihr riesiges Netz, kunstvoll unter Deck verstaut. Bei beiden dient die Dampfwinde zum Einholen des Netzes, die übrigen Räume gleichen sich vollkommen, nur ist die Mannschaft des Heringsfischers 19 bis 20 Köpfe stark, während der Grundfischer meist nur 10 Leute braucht.

Nicht wenige unter den Fahrzeugen haben übrigens Einrichtungen für drahtlose Telegraphie, so z. B. von 15 Dampfern der Cuxhavener Hochsee-Fischerei-Gesellschaft bereits 4 Schiffe.

Das Grundschleppnetz (trawl) wurde zuerst in der englischen Fischerei gebraucht; es besteht aus einem trichterförmigen, vorn offenen Sack, dessen Oeffnung durch zwei Taue eingefaßt wird, die zwischen den beiden Scherbrettern sich befinden und an ihnen befestigt sind. Um diesen Sack beim Fang offenzuhalten, dienen die Scherbretter, 3 Meter lang und 1,25 Meter hoch; sie sind mit je 4 Kettenenden ungleicher Länge an den beiden Schleppleinen befestigt (siehe Ab-

bildung Seite 150!). Durch den Zug der letzteren entsteht eine drachenförmige Wirkung auf die Bretter, sie „scheren" auseinander, hochkant auf dem Boden stehend, so weit, wie es das Netz gestattet, und halten dies dadurch offen (siehe die gleiche Abbildung!). Die obere Netzeinfassung (die Kopf- oder Headleine) ist 30 Meter, die untere (Grundtau) jedoch 45 Meter lang, so daß, wenn sie die Fische aufstört, sich bereits die Kopfleine mit dem Netz als voreilendes Dach über diesen befindet und sie so am Entschlüpfen nach oben hindert. Die Höhe dieses Daches über dem Grunde beträgt hierbei etwa 1,20 Meter. Die Schleppleinen (Stahldraht von 6 bis 8 Zentimeter Umfang) sind je 4- bis 600 Meter lang und werden durch eine Anzahl Leitrollen

Heringsdampfer an dem Treibnetz.

an die großen Trommeln der Dampfwinde geführt. Mit diesem außerordentlich starken Netz kann bis zu 180 Meter Tiefe gefischt werden, wobei die Länge der Schleppleine der dreifachen Wassertiefe entspricht, und seinem Ansturm erliegen auch bereits ziemlich gewichtige Hindernisse, wie Steine, Holz und Wrackstücke. Es sind schon Wrackanker von über hundert Zentnern Gewicht aus der dunklen Tiefe mitheraufgebracht worden. Immerhin trifft das Netz nicht selten auch unüberwindliche Hindernisse, wovon später die trotz des starken Eisenbeschlages zersplitterten Kanten der Scherbretter erzählen, falls noch

eins oben ankommt. Hält das Netz hinter einem Wrack, so zerreißt es meistens. Solche Netzverluste kommen ziemlich häufig vor, sind aber bei dem verhältnismäßig geringen Kapital (12- bis 1500 Mark) nicht allzu empfindlich für die betreffende Reederei. Da jedes Grundschleppnetz auf seiner Schleiffahrt gewaltige Püffe auszuhalten hat, so sind die beiden über die Heckreling hinausführenden Schlepp- oder Kurrleinen, die meist zum Brechen gespannt sind, durch besondere Ketten an Bord abgestoppt, um das Uebertragen der Stöße auf die Dampfwinde zu verhüten.

Soll das Netz einer Seite gesetzt werden, so dreht der Dampfer diese gegen den Wind und hält sich in der Lage. Zuerst wird nun der Netzsack über Bord geworfen, darauf folgt, nachdem die beiden Kurrleinen angeschäkelt sind, das vordere Scherbrett und zuletzt das hintere. Durch das Gewicht des Eisenbeschlages, des Kettenstropps und der von den Trommeln ablaufenden Stahlleinen sinkt das Ganze auf den Grund, während das Schiff langsam vorausdampft. Ist der richtige Abstand erreicht, wird das Netz mit 3 Seemeilen stündlicher

Fischdampfer, ein Brettnetz schleppend.

Fahrt, meist gegen Wind, geschleppt. Die Netzzüge dauern gewöhnlich am Tage vier, während der Nacht acht Stunden, nach welcher Zeit der von der ganzen Mannschaft mit Spannung erwartete Augenblick des Hievens oder Einholens gekommen ist.

Die Dampfwinde wickelt die Schleppleinen auf, bis das Netz an der Oberfläche sichtbar wird. Es wird das Schiff wieder so gelegt, daß sich das Netz an der Luvseite befindet, um dessen Uebertreiben durch den Rumpf zu verhindern. Alle Hände verteilen sich längs der Reling, der Kapitän nimmt das Ruder. Nachdem die Scherbretter mit Hilfe der Galgen eingesetzt sind, holen die Leute Hand über Hand den Beutel binnenbords, bis auf das für Menschenkraft zu schwere Ende, den Steert mit dem Fang. Ihn befördert die Dampfwinde mit Hilfe einer Talje vom Mast an Deck, wo er am unteren Steertende geöffnet und entleert wird. Damit keine Unterbrechung im Fang eintritt, wird das zweite Netz gleich ausgebracht, und der Dampfer nimmt wieder seinen Kurs auf.

Viele der gefangenen Bewohner der Tiefe, so die sehr empfindlichen Schellfische, haben bereits an der Luft ihr Leben ausgehaucht, die zählebigen Steinbutte, Zungen, Rochen und Kabeljaue werden von den Matrosen geschlachtet. Die Rollen sind so verteilt, daß einer der Leute die Fische aufschlitzt, der zweite sie entweidet und der dritte sie gründlich säubert. Die Lebern werden besonders in Fässern gesammelt,

Ein Fischdampfer setzt Netze aus.

an Land zur Trangewinnung verkauft und bilden einen Nebenverdienst der Mannschaft. Der Gesamtfang wird vom Steuermann einer Generalbesichtigung unterzogen; der Schlauch der Dampfpumpe tritt in Tätigkeit, und unter ihren energischen Seewasserstrahlen verschwindet noch der letzte Rest von Schleim und Blut. Nach Art und Größe

geordnet, werden die Fische nun unten zwischen Eis sauber verpackt. Das Herumhantieren mit den zentnerschweren Körben in der Grabeskälte des tiefen Fischraums, das Packen und Verstauen der Eisschichten, sowie besonders die Schlachtarbeit auf den schlüpfrigen Planken des wild stampfenden und rollenden Dampfers, noch dazu in harten Winternächten bei übereistem Schiff, ist eine saure Arbeit, die ganz außergewöhnliche Anforderungen an die Widerstandskraft der Fischerleute stellt.

Kaum ist der letzte Fisch unten, heißt es oben „Klar Deck". Der Unrat, alles unbrauchbare Getier, wie Tintenfische, Seesterne, Krabben, Muscheln, auch Seegras, Tang, Schlamm, Steine und Holzstücke, die der Steert aus der dunklen Tiefe mit heraufbrachte, wird über Bord geschoben und gespült. Ist nun das Netz gereinigt und ausgebessert, so ist die Zeit zum Einhieven des nächsten Zuges auch bald wieder heran, und die mühsame Arbeit beginnt von neuem.

Die Dampfer machen in der Nordsee in 5—7 Tagen gewöhnlich Fänge von 100—200 Zentnern, unter Island in 20 Tagen 500 bis 2000 Zentner Fische, die sogleich nach Ankunft im Hafen versteigert und von den Käufern weiter versandt werden. Das Schiff erhält neue Kohlen, Eis und Proviant und befindet sich nach höchstens zwölf Stunden bereits wieder unterwegs nach See zu.

In gänzlich anderer Weise arbeitet der Heringsfischdampfer. Da der Hering sich meist in den oberen Schichten der See aufhält, kommt es darauf an, ihm in diesen Regionen ein möglichst langes und tiefes Netz entgegenzustellen.

An einem mehrere Tausend Meter langen, dicken Manila-Tau (dem Netzreep) werden in bestimmten Abständen an nach unten hängenden, meist 8 Meter langen Leinen die einzelnen Heringsnetze befestigt. Jedes von ihnen, oben mit Kork, unten mit Blei versehen, hat eine Länge von 30, eine Tiefe von 15 Metern und eine Maschenweite von 2½ Zentimetern. Bis zu 150 solcher Netze werden aneinandergeknüpft und bilden so einen riesigen Streifen, die Netzfleet. Das Ganze wird getragen durch kleine Holzbojen, die Brails, die ebenfalls an meist 8 Meter langen Standern mit dem dicken Tau verbunden sind, so daß 16 Meter unter der Oberfläche des Wassers das Netz erst beginnt. Uebrigens ist die Tiefe nicht konstant, sondern hängt von den Beobachtungen und Erfahrungen des betreffenden Kapitäns ab. Dies ungeheuer große und unhandliche Netz wird über den Bug des langsam rückwärts arbeitenden Dampfers ausgesetzt und stellt sich im Wasser auf. Ist alles draußen, so befindet sich das Schiff fünf Kilometer vom Anfang der Netzfleet entfernt und treibt an dem Reep, wie vor einem Anker. Am Abend setzt man die Fleet, am nächsten Morgen ganz früh wird sie mit der Dampfwinde eingehievt, die Netze werden abgeknüpft und die Heringe, die an der Luft sofort sterben, ausgeschüttelt, worauf sich sofort die ganze Mannschaft an die Arbeit macht, und zwar wieder in bestimmten Gruppen. Die eine Gruppe kehlt die Heringe, das heißt, schneidet sie auf. Dann kommen sie in Körben zu den Salzern, die den Inhalt ausschütten und in Salz umrühren. Wieder in Körbe gebracht, werden sie zu den Packern expediert, die sie schichtenweise übereinander mit den Bäuchen nach oben in Tonnen verpacken. Der Böttcher macht diese zu und verstaut sie vor-

läufig. Wenn man bedenkt, daß alles dies auf meist starkbewegtem Schiff geschieht, so müssen wohl sehr geübte Hände dazu gehören, um eine gute Leistung zu vollbringen, als die gilt: acht Mann verarbeiten 20 Tonnen Heringe zu je 700 Stück in einer Stunde! Eine Tonne Seepackung oder ein Kantje ist etwa drei Viertel einer Tonne Land-

Fischdampfer schleppt sein Netz gegen den Wind.

packung und enthält 6—800 Stück Heringe, je nach Größe der Fische. Das feine und leicht zerreißbare Netz, das einen Wert von 15000 bis 20000 Mark besitzt, ist allerlei Angriffen ausgesetzt, als da sind: rücksichtslose Schleppnetzfischer, Heringshaie, Kabeljaue, so daß fast jedesmal Reparaturen nötig sind. Außerdem wird der Dampfer bei plötzlich ausbrechendem Sturme gezwungen, seine Fleet, mit der er ja nicht manöverieren kann, in größter Eile einzuholen, wobei er sie manchmal teilweise oder auch ganz einbüßt. Solche Verluste können dann bei dem großen Werte der Netze schon für die betreffende Reederei verhängnisvoll werden.

Salzheringe deutschen Fanges wurden vom Januar bis Ende August des Jahres 1909 auf 360 Reisen 132540 Kantjes, fast 50000 mehr als in der gleichen Zeit des Jahres 1906, gelandet. Wie sehr die Fänge der Dampfer denen der Segelfischer überlegen sind, mag mit einigen Zahlen belegt werden.

Nach dem Auktionsverzeichnisse deutscher Seefischauktionen 1908 wurden in Geestemünde, Nordenham, Altona, Hamburg, Bremerhaven und Cuxhaven zusammen rund 145 Millionen Pfund Fisch im Werte von über 15 Millionen Mark verkauft, an welcher Masse die Segler nur mit einem Hundertstel beteiligt waren.

Dies war das Resultat aller deutschen Fischdampfer, aber keineswegs auch aller Segelfischer, vielmehr nur von einem kleinen Bruchteile, weil diese ihre Fänge meist freihändig verkaufen.

Trotz dieser gewiß ergiebigen Fänge schließen die Fischdampferreedereien selten gut ab, weil ihre Betriebsunkosten sehr bedeutend, die Fischpreise aber recht niedrig sind. Wie auf allen Gebieten schießt auch hier der Zwischenhändler den Vogel ab, während der eigentliche Produzent sich mit wenigem begnügen muß. Fischdampfer haben infolge ihrer ununterbrochenen Tätigkeit oft Havarien, Kollisionen mit anderen Fahrzeugen und Seeschäden aller Art, so daß sie in der Seeassekuranz die höchsten Prämien bezahlen müssen, aber trotzdem bei ihr wenig beliebt sind, weil sie eben wegen der ewigen Entschädigungen keine Geschäfte mit ihnen machen kann. Auch Totalverluste sind nicht selten: so sei hier nur an die Sturmnacht vom 23. Dezember 1894 erinnert, in der fünf Fischdampfer mit einer Besatzung von sechzig Mann untergingen. Die Kohlenpreise, Lebensmittel und Löhne, sowie die unvermeidlichen Verluste verschlingen meistenteils den Verdienst, so daß es noch eines bedeutend größeren Fischkonsums in unserm deutschen Vaterlande bedarf, um die Dampffischerei zu einem rentablen Unternehmen zu gestalten.

Humoristisches. Vor jedem Marsch durch die Stadt zum Exerzierplatz oder Felddienst wird den Leuten der vordersten Gruppe besonders eingeschärft, niemand zwischen den einzelnen Kompagnien durchgehen zu lassen, was von jenen auch jederzeit pünktlich und gern ausgeführt wird.

Bei unserem Heimmarsch vom letzten Felddienst versuchte nun auch ein biederer Matrose, eine Lücke in der endlosen Schlange der Bataillone zu erspähen, und siehe da, bei uns hatte er sie gefunden. Rasch wollte er zwischen unsrer und der vordern Kompagnie durchschlüpfen, als ihm das Gewehr unseres Flügelmanns den Weg versperrte, der ihm die inhaltsschweren Worte zurief: „Draußa blieba! Mir laufet doch au net zwischa Eure Schiff durch!"

Besuch an Bord eines Kriegsschiffes.

„Sagen Sie, mein verehrter Herr Kapitän, ist's eigentlich erlaubt, ein Kriegsschiff zu besichtigen?"

„Aber natürlich, meine Gnädigste, jeder Zeit." (Meine Gnädige war eine sehr hübsche Erscheinung!)

„Na, das ist doch g'spaßig" mischte sich eine andere Dame in unser Gespräch. (Schönheit wurde von ihr nicht gerade „drückend" empfunden.) „Wie oft habe ich nun schon versucht, an Bord zu kommen, immer vergeblich. Einmal wollten wir in Zoppot auf die „Zähringen." Da winkte man uns ab, es würden keine Fremden zugelassen. Ein andermal, es war auf der Kaiserlichen Werft in Kiel, dasselbe Spiel. Der Posten vorn am Fallreep sagte uns: „Für niemanden heute Zutritt."

Mit Handflaggen signalisierender Matrose.

„An welchem Tage," fragte ich, „versuchten Sie in Zoppot ihr Glück?"

„Am Sonnabend."

„Aha, freilich. War's Sonnabend nachmittag zum Beispiel, dann mögen Sie wohl recht haben."

„Nanu, warum denn?"

„Ja, das ist ein heikles Thema. Nein, doch nicht, ganz natürlich. Stellen Sie sich vor, daß am Sonnabend stets großes Reinemachen an Bord stattfindet. Vormittag ist's also schon ungünstig, einem Kriegsschiff dann einen Besuch abzustatten. Ihnen

S. M. Grosser Kreuzer „Scharnhorst“.

werden die Stiefel naßgegossen, Sie ertrinken in Fluten von reinigendem Soda- und Seifenwasser. Nachmittag, nun — — nachmittag fühlt auch der Seemann das Bedürfnis, einmal Reinschiff an — seinem Körper zu machen. Das nennt man im Marinedienst „Selbstreinigung der Mannschaft.“

„Aber was geht das die Besucher an? Deshalb kann man doch ein Schiff besehen!“

„Verzeihung, nein doch nicht ganz. Schauen Sie — an Bord ist der Raum beschränkt. Nicht jedem Matrosen — oft leben 8 bis 900 auf einem Schiff, kann man eine eigene Toilette, ein Bad zur Verfügung stellen. Das Bild bei der „Selbstreinigung“ ist ungefähr folgendes: Verschiedene Feuerlöschschläuche, aus deren Mundstücken sich dicke Strahlen Wassers ergießen, sind am Oberdeck in Manneshöhe aufgehängt. Unter diesen primitiven Duschen tummeln sich quietschend und schreiend unsere Blaujacken — jedoch ohne Jacken — sogar ganz — — — im Adamskostüm — allenfalls mit einem Stückchen Seife versehen. Nun werden Sie begreifen, daß man recht hatte, zu solchen Stunden den Zutritt an Bord nicht zu gestatten.“

Ich erhielt gar keine Antwort. — — —

„Wann ist man also sicher, auf das Schiff gelassen zu werden?“ fragte meine Gnädige nach einer Besänftigungspause.

Zu Nutz und Frommen mancher Wasserkantbesucher will ich diese Frage hier eingehend beantworten.

Es ist allgemein Brauch, daß jedem Fremden der Besuch auf Kriegsschiffen mit seltenen Ausnahmen gestattet ist. Wie in jedem Betrieb ist's natürlich nicht möglich, zu jeder Zeit Gäste zu dulden. Es ist zweckmäßig, sich vorher zu erkundigen — bei Bootsführern usw. — welches Schiff, wenn mehrere im Hafen liegen, hauptsächlich einer Besichtigung wert ist. Selbstverständlich wird man stets das größte und modernste wählen.

Meist ist das Anbordkommen von Fremden während der Mittagsfreizeit der Mannschaft, d. h. von 12 bis 1 Uhr 30 Min. gestattet. Eventuell auch am Abend von 6 bis 7 Uhr. Es empfiehlt sich, wenn Kriegsschiffe im Hafen liegen, diese aufzusuchen und nicht solche, die am Kai in einer Werft oder sonst festgemacht haben. Letztere sind meist in der Reparatur begriffen, nicht ganz sauber im Stand, und der Dienstbetrieb kann hier nicht so gut beobachtet werden als an Bord der andern.

Aber auch auf Schiffen, die im Hafen verankert oder an einer Boje liegen, werden manchmal Arbeiten ausgeführt, die ein Anbordkommen von Fremden unerwünscht erscheinen lassen. Es kann z. B. vorkommen, daß grade an Bord „gemalt“ oder für eine bevorstehende Inspizierung gründlich gescheuert wird. Jede Hausfrau wird es störend empfinden, wenn man ihre

Stuben während eines großen Scheuerfestes zu besichtigen wünscht. Genau so der „erste Offizier" an Bord. Man erkundige sich also vorher!

Der Fremde geht am Backbord-Fallreep an Bord. Backbord heißt die linke Seite des Schiffes, wenn man von hinten nach vorn schaut. Hinten weht die Flagge auf jedem Schiff. Steuerbord ist die andere Seite. Hier steigen die Offiziere an Bord. Alle übrigen Personen benutzen das Backbord-Fallreep. Dies ist lediglich Etikette, und es soll damit nicht gesagt werden, daß es nicht auch unter den Zivilisten, die an Bord kommen, sehr vornehme Leute gäbe. Das Steuerbord-Fallreep, also die Schiffstreppe, führt nämlich direkt auf das Steuerbord-Achterdeck, d. h. den hintersten Teil des Schiffes. Dieses stellt, sozusagen, die gute Stube dar. Man will nun nicht ohne weiteres jeden Fremden in der guten Stube empfangen, bezw. sich diesen Platz von den Landratten mit ihren oft schmutzigen Stiefeln verunreinigen lassen.

„Gott," denkt wohl der Leser, „ist der Marinemensch unhöflich."

Also zur Mittagszeit um 12 Uhr ist die beste Besuchsstunde. Ist es dem Wißbegierigen nicht möglich, diesen Termin einzuhalten, so soll er getrost sein Glück auch zu einer andern Zeit versuchen. Hier empfiehlt es sich, entweder eine Visitenkarte an den wachhabenden Offizier abzugeben oder in Uniform zu erscheinen, oder aber — — — in seiner Begleitung — — eine oder besser mehrere hübsche junge Damen zu haben!

Hübsche Damen sind an Bord stets gern gesehen, für schöne Erscheinungen hat ein wachhabender Offizier immer Zeit!

Also, für solche sorgen, mit ihnen und durch sie sieht man nämlich, geführt von liebenswürdigen galanten Leutnants, an Bord alles viel besser, viel gründlicher als sonst, da einem ein Matrose zur Führung beigegeben wird. Dieser schleift die Besucher gern etwas schnell durch das Schiff, wie die Kastellane durch die Schlösser. Unter der Führung von Offizieren sieht man die intimsten Räume, wie eine Offizierkammer und auch die geheiligte Messe. Sollten einem Gast die erwähnten Mittel nicht zur Verfügung stehen, so wird er also von einem Matrosen umhergeführt. Dieser wird dazu kommandiert. Es ist nicht möglich, jeden Fremden wie einen Fürsten zu empfangen. Ein Trinkgeld an den umherführenden Mann zu geben, ist unstatthaft. Eine Zigarre ist als Dank am Platz, und seinen Obolus entrichte man an die Kasse für Rettung Schiffbrüchiger, die sich auf jedem Schiff befindet.

Nun noch einige Winke! Damen sollten bei Bordbesuchen nur kleine Hüte tragen. Die jetzt üblichen stranden unbedingt an

den engen Verhältnissen auf einem Kriegsschiff. Ebenso empfehlen sich fußfreie Röcke. Ueber Schleppen stolpert man auf den steilen Treppen. Herren rate ich, keinen Zylinder als Kopfbedeckung zu wählen und Helm und Sporen zu Hause zu lassen. Helmspitzen bohren sich gern in die niedrigen Decksbalken, und mit den Sporen verheddert man sich in den Grätings.

Jeder Besucher kann sicher sein, gern an Bord gesehen zu werden. Marineangehörige wissen heutzutage, wie wichtig es für die Flotte ist, wenn das Interesse unseres Volkes für sie angeregt wird, und nichts ist dazu mehr geeignet, als ein Besuch an Bord eines Kriegsschiffes.

Abgesehen von der Flut der Gäste, die sich in der Hochsaison in den Ost- und Nordseebädern über unsere Schiffe ergießt, empfindet man es angenehm, durch Besuch einige Abwechselung zu erhalten.

Wie gern sieht der Seemann holde Weiblichkeit an Bord. Wie erfrischend und belebend wirken in den starren, grauen Massen unserer Schlachtschiffe farbige, duftige Damentoiletten! Wie einschmeichelnd klingen zarte Mädchenstimmen dem nur an rauhe Salzwasserlaute gewöhnten Seemannsohr!

Wir saßen einst auf einem Schulschiff, das im Hafen von Swinemünde am Bollwerk festgemacht war, beim Mittagsmahl in der Messe. Der „Alte“ hatte uns durch eine gewaltige Pauke am Vormittag den Appetit gründlich verdorben, und so lag allgemein verknurrte Stimmung über der Korona. Die Messe befand sich in der Batterie. Durch ein großes Skylight sah man vom Oberdeck aus direkt auf den gedeckten Tisch. Viele Fremde trampelten — oder trippelten — auf unsern Köpfen herum. Da neigte sich plötzlich ein reizender blonder Backfisch unter das Fensterglas, starrte ungeniert einen Augenblick auf die Tafelrunde hinunter und brach dann in die Worte aus: „Gott, Mama, sieh doch bloß mal, die essen ganz richtig mit Messer und Gabel!“

Die Depression war behoben. Was der „Alte“ in langer Rede verbrochen, hatte die Junge mit drei Worten repariert.

Nie werde ich einen italienischen Besuch vergessen, der unser Schiff, es war die später vor Malaga gestrandete „Gneisenau“, am Ende der achtziger Jahre im Hafen von Palermo beehrte.

Viele Fremde wollten das deutsche Kriegsschiff, damals eine seltene Erscheinung im Ausland, besichtigen. Stets zogen über Mittag Hunderte von ihnen durch die Decke, und der anfängliche Eifer, sich ihnen zu widmen, hatte sich abgekühlt.

Eines Tages, als ich von Wache abgelöst wurde, kamen zwei Damen mit einigen sehr distinguiert aussehenden Herren über das Fallreep. „Donnerwetter,“ sagte der mich ablösende

Kamerad, „sind die beiden schön!“ — Ich sah genau hin, er hatte recht, und kurz entschlossen, nicht meines knurrenden, nach dem Mittagessen schreienden Magens achtend, näherte ich mich den Fremden und erbot mich, ihnen das Schiff zu zeigen.

Die Herren stellten sich vor. Ich verstand natürlich keine Silbe. Es deuchte mir so etwas wie Conte und Contessa. Na, dachte ich, das kann ja hier jeder sagen. Das rührt mich nicht weiter. Mehr Eindruck machte auf mich die Schönheit der beiden Damen. Ich kramte aus meiner „save box“ — wie der Chinese für Verstandskasten sagt — einige meiner mühsam heimlich aus dem kleinen Meyer auf einsamer Nachtwache eingepaukten italienischen Brocken heraus, und stellte mich mit einem „mi permetta di presentarmi . . . .“ vor.

Gottlob sprachen die Leutchen französisch, und später sogar deutsch, als das Mitleid mit meinem Zungenzerbrechen die Oberhand gewann. Das war wirklich sehr mildtätig.

Das ganze Schiff zeigte ich ihnen, von der Kommandobrücke bis ins Hellgatt ging es. Besonders verlockend sind Treppen, viele Treppen, steile Treppen. Da kann man sich so nett die süßen kleinen Patschhände zum Stützen und Halten geben lassen.

Wir unterhielten uns ausgezeichnet. Ich war so entzückt von ihrer Liebenswürdigkeit — der Herren natürlich, daß ich die ganze Gesellschaft nach beendetem Rundgang zu einem Glase Sekt in die Messe lud.

In der Messe war man anfangs, grade zur Siesta-Stunde, nicht erbaut über die Eindringlinge. Aber bald wußte auch die imponierende Schönheit der beiden Damen alles in Fesseln zu schlagen. Die Konversation war äußerst angeregt. Wir mußten manchen Schwank aus unserm Leben erzählen, womit wir uns beschäftigten, wenn kein Dienst war! So kam die Rede auf die Musik, beim Anblick der in der Steuerbordecke unser Dasein verschönenden Drahtkommode — der Chinese benamst das Ding „box you fight him, maky cry, cry“ —. Eine der Damen fragte mich, ob ich spielen könnte. Als Berliner nicht auf den Mund gefallen und nicht gewohnt, mein Licht unter den Scheffel zu stellen, antwortete ich: „Na aber, und ob, selbstverständlich.“

Und ebenso selbstverständlich brauchte ich nicht lange gebeten zu werden! — Ehe ich meine Flossen 8¾ durch die Seiten meistern ließ, wandte ich mich noch zu der besonders von mir angebeteten Dame um: „Na, womit kann ich dienen, mein verehrtes Fräulein?“ Ich nannte sie trotz mehrfacher Korrektur des scheinbaren Ehegemahls ungeniert immer „Fräulein.“

„Oh, ganz wie's beliebt.“

„Nein, was Sie befehlen. Ich kann alles, so ein bissel

„Götterdämmerung" oder aus dem „Bettelstudenten", oder wonach steht Ihr Sinn sonst?"

„Ach nein, keine „Götterdämmerung", nehmen Sie lieber einen Walzer."

„Ganz mein Fall", und dann startete ich mit der „blauen Donau."

. . . Ein Stück nach dem andern mußte ich herunterhauen . . .

Ich bin überzeugt, es war ein großer Kunstgenuß. Denn der Applaus war grandios, und triumphierend steckte ich ihn ein.

Ein Stück nach dem andern mußte ich herunterhauen. Gesungen wurde auch — wenn man's halt so nennen will. Wir rauhen Seeleute nämlich taten es!

Dann verlautete zufällig, daß die eine der Damen auch kunstausübend sei. Ich bereute, daß ich das nicht früher gewußt hatte. Man glaubt immer im Ausland, die Deutschen hätten die Musik für sich gepachtet, da man meist mit Engländern verkehrt, und die sind allerdings für den bescheidensten Genuß dankbar!

Also, sie zierte sich nicht lange, nahm vor der Drahtkommode Platz und zog ihre Handschuhe aus. Himmlisch, kam da eine zarte, lange, fein geäderte Hand zum Vorschein. Ich habe immer für schöne Hände geschwärmt, solche sah ich nie zuvor. Ich war von da ab ganz verschossen in die Hand.

Und dann spielte sie. Etwas von Grieg, glaube ich, war es. Na, ich verstehe ja nicht viel von der Kunst, aber so viel merkte ich doch, es war großartig, erhaben, überirdisch. Solche Töne waren sicher diesem armen kümmerlichen Kasten, der alle Sonnabende seine gründliche Reinigung durch einige Pützen Salzwasser erhielt, noch nie entlockt worden.

Lauter Beifall löste die lautlose Bewunderung ab. „Imponieren" lasse ich mir aber natürlich nie, und so beglückwünschte ich die Spielerin ganz herablassend mit den Worten: „Aber, mein liebes Fräulein, Sie spielen ja wirklich recht nett" — man wurde in der Anrede im Laufe der Unterhaltung immer vertraulicher.

Als die Herrschaften uns am Fallreep Lebewohl sagten, nachdem sie gebeten hatten, sie am Lande in ihrer Villa zu besuchen, schüttelte mir der eine der Herren die Hand. „Ich bin wirklich ganz gerührt von Ihrer übergroßen Gastfreundschaft und Liebenswürdigkeit. Sie haben uns allen ein paar reizende Stunden bereitet. Vielleicht wird es für Sie von Interesse sein, zu wissen, daß meine Gattin, die Klavierspielerin in Ihrer Messe, der Sie so hohes Lob spendeten, eine Tochter R i c h a r d W a g n e r s ist." — —

Als das Boot mit der „Tochter Richard Wagners" schon lange um die Mole verschwunden war, stand ich noch immer, zur Salzsäule erstarrt, am Fallreep.

Ach du mein grundgütiges Herrgottlein, was hatte ich da angerichtet! Schnell überdachte ich noch einmal, was ich alles gesagt. Dann stürzte ich hinunter und sammelte die achtlos vorhin auf den Messetisch hingeworfenen Visitenkarten auf. „Conte Biaggio Gravina" stand da in deutlichen Lettern, und das sonst nicht gerade häufig aus seinem verstaubten Regal hervorgeholte Konversationslexikon belehrte uns, daß die Contessa eine Stieftochter Richard Wagners, eine Tochter Bülows und der Cosima sei!

R a t h o l.

Das Blinkfeuer von Swantenitz.

Erzählung von Erich Westphal.

Bleigrau und schwer senkte sich der Nebel herab auf das Wasser. Innerhalb weniger Minuten war es geschehen; das Leuchten der beiden Feuer auf den kleinen Türmen am Haff war plötzlich wie in einem nassen Sack verschwunden. Noch kurze Zeit hörte man den Ton der Glocke, aber sie klang nur matt, und als käme sie aus dem Wasser selbst. Dann war auch das letzte Zeichen verschwunden, und es fehlte in dieser dichten Nebelmasse, die das Wasser und die Luft zu einer undurchdringlichen Wand vereinigte, jedes Licht.

Träge zog das Schiff bei schwachem Westwind daher, man hörte nicht das Plätschern des Wassers am Bug; es hatte den Anschein, als stände es still wie ein großes, mächtiges, schwärzliches Ungeheuer mit einem roten und einem grünen Auge. Der Führer des Fahrzeuges, Schiffer Krenzin, saß am Ruder und versuchte, den Nebel mit seinen Blicken zu durchdringen; kaum vermochte er die rote und die grüne Laterne am eigenen Segler noch zu erkennen in dem kochenden Gewoge, das aus dem Wasser selbst zu kommen schien und ihm das Zeug bis auf die Haut durchnäßte. So inmitten der grauen Einsamkeit und völlig abgeschnitten vom Leben, wo keine frische Brise seine Aufmerksamkeit erforderte, gab er sich ganz seinen stillen Gedanken und Zukunftsplänen hin. Schiffer Krenzin hatte Getreide geladen, sein Kurs war das kleine Städtchen Swantenitz. Er fuhr auf eigene Rechnung, allein, ohne Bootsmann, schon sechs Jahre nun.

Vor sechs Jahren war er von der Marine entlassen, und da hatte er sich von seinem Erbteil diesen kleinen, als Zweimaster aufgetakelten Kasten gekauft. Das Schiff war wohl selbst reichlich so alt wie er, aber fest und sicher. Seines Vaters, der als Steuermann eines Dampfers seinen Tod an der spanischen Küste gefunden hatte, entsann er sich nur dunkel aus den ersten zehn Jahren seines Lebens. Seit der Zeit wohnte er allein mit seiner Mutter in einem kleinen Häuschen, das am Heimatstrande hinter den Dünen stand. Nach des Vaters Tode ernährten sie sich so gut es eben gehen wollte. Sie vermieteten ein paar Zimmer an Badegäste im Sommer, was immerhin eine kleine Beihilfe brachte zu den wenigen Zinsen ihres kleinen Kapitals. Sie hielten eine Kuh, machten auch wohl alle Jahr zwei Schweine fett und hatten so bescheiden zu leben. Vor seiner Militärzeit war er als Jungmatrose gefahren und hatte auch manches harte Silberstück mit heimgebracht, da er keinen Gefallen daran fand, gleich seinen Kameraden in den Häfen, wo sie einliefen, das Geld zu verschlendern.

Nun fuhr er auf seinen eigenen Planken, und er konnte nicht klagen, er hatte zu tun. Manch liebe Fahrt bei Tag oder bei Nacht hatte er so allein schon gemacht in den sechs Jahren. Er kannte sein Fahrwasser; zufrieden mit seinem Schicksal, führte er sein Schiff und beförderte er seine Frachten, ob die Sonne über ihm lachte oder der Mond sein Silber über die Wellen

. . . Der Führer des Fahrzeuges, Schiffer Krenzin, saß am Ruder und versuchte, den Nebel mit seinen Blicken zu durchdringen . . .

ergoß. Auch manch bösen Sturm hatte er schon erlebt, wo er tüchtig Wasser überholte. Doch die unangenehmsten Fahrten gab es im Nebel, der hier auf dem Haff, wie es auch heute geschehen war, plötzlich und schnell häufig aufkam und so dicht gleich, daß jede Orientierung aufhörte.

Noch immer kam keine Bewegung in die schweren Nebelmassen, träge schlich das Schiff dahin. Wenn man nicht die paar Hände voll Wind in den nassen Segeln gesehen hätte, man könnte glauben, das Schiff läge jetzt wirklich still. Den Kopf auf den Pfoten, lag der einzige Begleiter, den Krenzin hatte, ein Spitz, auf dem Dach der kleinen Kajüte. Von Zeit zu Zeit schüttelte er sein ruppiges Fell, welches von Wasser triefte. Dann schnupperte er einigemal in der Luft und legte sich wieder, die Augen auf seinen Herrn gerichtet. Die tiefe Stille wurde nur einmal unterbrochen durch den eigenartigen Schrei der Wildgänse, die, von Norden kommend, hoch über dem Wasser und seiner dichten Nebelschicht wohl unter klarem Himmel dahinziehen mochten. Hier unten vernahm man nur noch das schwächer und schwächer werdende Rufen. Der Hund sprang auf, bellte ein paarmal in den Nebel hinein, und dann herrschte wieder jene sonderbare, tote Stille. Nach zwei Stunden etwa hörte Krenzin auf seiner einsamen Fahrt plötzlich ein dumpfes, leises Anschlagen, das sich dann schurrend an der Steuerbordseite entlang nach hinten, wo er am Ruder saß, bewegte.

Er beugte sich über Bord, und seine ihm gar nicht angenehme Vermutung über den Gegenstand des Anschlagens fand er bestätigt. Es war eine der achtzehn Hafftonnen, die hier von Leitholm bis zu der Einfahrt nach der See den Weg für die Dampfer mit größerem Tiefgang bezeichnen. Schnell riß er seine Ruder herum; ehe die Tonne in der Nacht wieder verschwand, vermochte er noch, sich weit über Bord biegend, die Zahl an dem schwarzen Kegel zu entziffern. Es war Tonne 10. Da hatte ihm der Nebel ja einen schönen Streich gespielt. Anhaltend richtete er seine scharfen Augen nun nach Osten. Aber vergebens!

Das Blinkfeuer von Swantenitz wollte nicht erscheinen in der dicken Dunstschicht. Und wie gern hätte er es gesehen, verband sich doch für ihn damit mehr noch als ein Richtweg auf seiner Wasserfahrt. Es war für ihn ein Wegweiser für das Leben geworden. Schon vor Jahren, als er die erste Ladung Getreide nach dem kleinen Städtchen am Haff brachte, hatte er bei dem Müller ein lebendiges Blinkfeuer entdeckt. Es waren die beiden braunen Augen der Nichte des Müllers, die nicht ohne Wohlgefallen auf seiner kräftigen, wetterharten Gestalt geruht hatten. Sie sahen sich selten, immer nur, wenn er dort geschäftlich zu tun hatte, und das kam im Sommer nur selten vor.

Krenzin zählte diese Tage zu seinen Festtagen. Anfangs wechselten sie nur wenige Worte, Renate besorgte das Hauswesen bei ihrem alleinstehenden Oheim auf der Mühle und hatte auch die schriftlichen Sachen dann jedesmal mit Krenzin erledigt. Dann kam ein heißer Hochsommertag; im Garten hinter der

. . . er sah in dem Nebel dicht über sich haushoch den Rumpf des Dampfers . . .

Mühle leuchtete der rote Mohn und dufteten die Rosen. Renate hatte ihm einen kühlen Trunk gebracht und sich ein paar Minuten zu ihm gesetzt. An diesem Tage überwand er seine Scheu und fing an, von seinem Leben zu erzählen. Hier inmitten der duftenden, farbenprächtigen ländlichen Garteneinsamkeit hatten sie sich verlobt. Jetzt war es Herbst, im Frühling sollte die Hochzeit sein. Mit heißer Sehnsucht spähte er aus nach jener Richtung, wo er sein junges Glück wußte. Umsonst — kein blitzender Lichtschimmer, der ihm sonst die Richtung gewiesen hatte, wollte erscheinen. Aber so durfte er nicht weiter fahren in der undurchdringlichen Finsternis. Er beschloß, noch eine halbe Stunde zu treiben und dann aber vor Anker zu gehen. Am Morgen mußte sich ja der Nebel verteilen.

Er machte das Ruder fest und ging in die kleine Kajüte hinab, um noch eine Laterne zu holen. Kaum war er die paar Stufen hinunter, als plötzlich entsetzlich laut und heiser zweimal das Signal einer Dampfpfeife ertönte. Er stürzte wieder nach oben. Das Signal des Dampfers sagte ihm „Fahre rechts," da hoffte er durch ein Drehen des Ruders sich noch aus der Gefahr zu retten. Zu spät! Er sah in dem Nebel dicht über sich haushoch den Rumpf des Dampfers und hörte, wie er das Ruder drehte, noch die kräftige Stimme des Kapitäns vom Dampfer, der in das Sprachrohr Befehl zum Rückwärtsschlagen der Maschine gab, und dann — ein entsetzliches Krachen und Bersten von Holz, das kleine Segelschiff, mitten durchgeschnitten, war verschwunden im Nebel. Vom Dampfer wurden zwei Rettungsboote klargemacht; eine Stunde lang suchten sie, aber nur den Hund fischten sie auf, der wütend um sich biß. Dann setzte der Dampfer langsam mit halber Kraft seine Fahrt fort. Totenstille lagerte über dem Wasser, doch nicht lange währte mehr die Herrschaft des Nebels. Der Wind machte sich auf und vertrieb ihn. Schon kamen einzelne Sterne am Himmel heraus, und dann zuckte von Osten in kleinen Pausen ein blitzendes Licht über die Wellen.

Korallen sind gallertartige Tiere, die zum Bau ihres Stockes den kohlensauren Kalk, den sie dem Meer entziehen, wieder ausscheiden und gewaltige Riffe daraus bilden. Sie kommen nur in Meeren vor, deren Wärme nicht unter + 17° C sinkt. Wenn Süßwasser das Riff trifft, sterben die Korallen ab.

Zwei Riesendampfer, „Olympic" und „Titanic", die zusammen 11000 Menschen aufnehmen werden, baut gegenwärtig die White Star-Linie in Belfast. Sie werden mit je 60000 t die größten, jedoch mit 20 Knoten lange nicht die schnellsten Ozeandampfer sein.

Humoristisches. „Der Kaufmann Schiebladen soll ja in einem Unterseeboot nach Amerika geflüchtet sein . . ." — „Kein Wunder, der Mann konnte sich sowieso nicht mehr über Wasser halten!"

Rettung aus höchster Not.

„Schotten dicht!“

Humoreske von Feodor Mögling-Bremen.

Mit einer Originalzeichnung.

Die Sonntagsmusterung an Bord S. M. Kreuzer „Atlantia,“ welcher im Hafen wohlvertäut an einer Boje lag, war beendet. Der Kommandant hatte sich in seine Gemächer, seemännischer ausgedrückt, Kajüte, zurückgezogen; der erste Offizier war von dem Ergebnis der Musterung befriedigt, und die Divisions-(Wach-)Offiziere hatten erleichtert aufgeatmet!

Der Herr Kommandant pflegte nämlich, wie Kommandanten das so zu tun pflegen, scharf zu inspizieren und gewöhnlich da Unordnung zu finden, wo alles in schönster Ordnung war. Aber heute hatte es geklappt. Der Herr Kommandant schien jedoch etwas zerstreut zu sein; wer weiß, vielleicht hatte er noch irgend ein Manöver in petto, als da sind Feuerlärm, Schotten dicht und dergleichen schöne Sachen mehr; wenigstens war dies die Ansicht der Herren Leutnants. Der Kommandant pflegte nämlich auch einmal des Sonntags unvermutet, ohne die Offiziere, bezw. den ersten Offizier vorher zu benachrichtigen, ein Manöver anschlagen zu lassen, um die Schlagfertigkeit der Mannschaft stets auf dem Laufenden zu erhalten.

Inzwischen hatten die Signalgäste im Zwischendeck klar gemacht zum Gottesdienst, welches in weiter nichts besteht, als daß drei Kleiderkisten übereinander gestellt werden, hierüber die Kriegsflagge gebreitet und so eine Art Altar hergestellt wird. Ein tüchtiger Signalgast braucht aber zu dieser Arbeit mindestens die ganze Zeit während der Musterung, natürlich nur um sich von ihr zu drücken. Auf dem Mitteldeck spazierte der wachhabende Offizier hin und her, des Augenblicks harrend, da ihm klar zum Gottesdienst gemeldet wurde.

Den Posten als Läufer an Deck hatte der Matrose — nennen wir ihn Jan — inne. Jan war eine frisch an Bord verpflanzte Kasernenhofblüte. Er war seines Zeichens Granat- und Küstenfischer und hatte auf dem väterlichen Fischerfahrzeuge gefahren. Er stammte aus dem Oldenburger Moore, unweit des Strandes des lieblichen Jadebusens. Da er also zu der Gattung See-Küsten- und Haff-Fischer gehörte, hatten sie ihn kurzerhand „bei die Marine“ gesteckt.

Ein Signalgast meldete dem wachhabenden Offizier jetzt klar zum Gottesdienst. Dieser begab sich nach unten, um den Kommandanten und ersten Offizier hiervon Meldung zu machen, und erteilte unserm Jan vorher noch den Befehl, zum Gottesdienst anzuschlagen. Dies besteht in einem lauten und, in gemessenem Abstande, in einem leisen Anschlage mit der Schiffsglocke, welches,

einige Male wiederholt, einen gewissen feierlichen Klang hat. Nun war guter Rat teuer. Unserm braven Jan war es von all den Kommandos, Befehlen und Signalen, von denen er bis dato nur „Backen und Banken“ (Vorbereitung zur Einnahme der Mahlzeiten) kapiert hatte, ganz wirr im Kopfe. Anschlagen zum Gottesdienste war wieder etwas Neues. An Deck war keine Seele, die er in seiner Bedrängnis hätte um Rat fragen können, zu sehen. Da überkam seinem fieberhaft arbeitenden Gehirnkasten ein rettender Gedanke. Er erinnerte sich des Läutens der Kirche seines heimatlichen Dörfchens und beschloß, es nachzuahmen. Und schon ertönte vom Verdeck ein Gebimmele, welches eine verzweifelte Aehnlichkeit mit dem Anschlagen zu „Schotten dicht“ hatte. Dies besteht in fünf kurzaufeinander folgenden Schlägen, einige Male wiederholt. Beim ersten Glockenschlage holten die am Flaggenstock postierten Signalgäste, ohne weiter darauf zu achten, die Flagge langsam und feierlich halbstocks und setzten zum Zeichen, daß an Bord Gottesdienst stattfindet, den Kirchenwimpel darüber. Die bereits im Zwischen-

Und schon ertönte vom Vordeck ein Gebimmele …

deck zum Gottesdienst versammelte Mannschaft stutzte beim Ertönen der Glocke einen Augenblick, dann siegte die Disziplin glänzend. Wie von der Tarantel gestochen, stürzte die Mannschaft auf ihre Schottendienst-Stationen, allen voran die Leutnants. Innerhalb zweier Minuten war das Manöver glänzend ausgeführt, und innerhalb der dritten Minute konnten die Offiziere dem verdutzt dreinschauenden ersten Offizier, welcher sich auf die Meldung des wachhabenden Offiziers hin gerade zum Gottesdienst begeben wollte, melden, daß auf ihren Schottendienst-Stationen alles klar sei.

Der erste Offizier war zunächst sprachlos; indessen erholte er sich bald wieder und bedeutete den Offizieren, daß er weder den Befehl zum Anschlagen von „Schotten dicht" gegeben habe, noch ihm überhaupt bekannt sei, daß dieses Exerzitium ausgeführt werden sollte.

Der älteste Wachoffizier erlaubte sich die vertrauliche Bemerkung, daß vielleicht der Herr Kapitän den Befehl hierzu gegeben habe; die Herren Leutnants waren sich nämlich darüber einig, daß der Kommandant die Geschichte mal wieder stillschweigend angerichtet habe.

Der Kommandant aber saß nichtsahnend in seiner Kajüte und leistete noch einige Unterschriften, als zunächst der wachhabende Offizier eintrat und meldete, daß der Gottesdienst beginnen könne, und sodann der erste Offizier mit der Meldung eintrat, daß auf den Schottendienst-Stationen alles klar sei.

Die Folge war, daß sich die drei Herren zunächst verständnislos ansahen. Sodann wurde, da der Herr Kapitän energisch erklärte, es sei ihm nicht eingefallen, Schottendicht anschlagen zu lassen, beschlossen, der Sache auf den Grund zu gehen. Das gesamte Offizierkorps, der Kommandant an der Spitze, begab sich nunmehr an Deck. Hier stand unser braver Jan, der Urheber des Wirrwarrs, an der Reling und starrte sehnsüchtig in der Richtung nach der Küste, wo er seine teure Heimat vermutete. Der Kommandant, welchen eine leise Ahnung zu beschleichen schien, ließ Jan nunmehr nochmal zum Gottesdienst anschlagen. Unter diskretem Lächeln der Herren Offiziere und brüllendem Gelächter der zusammengelaufenen Mannschaft wiederholte Jan seine Bimmelei.

Nach Klärung der Sachlage fand nun der mit Hindernissen begonnene Gottesdienst statt. Der brave Jan war für den Rest des Tages unsichtbar, wahrscheinlich, um den Foppereien seiner Kameraden aus dem Wege zu gehen. Der Herr Kommandant war so liebenswürdig, unserm Jan einige Abende von 8 bis 9 Uhr durch den Bootmannsmaaten der Wache Instruktion über an Bord vorkommende Signale usw. angedeihen zu lassen, und Jan durfte hierbei seine Hängematte auf der Schulter tragen.

Im Ozean versunkene Schätze.

Mit 3 Abbildungen.

In Südafrika sind die Taucher lange vergeblich am Werke gewesen, dem Meeresgrunde die Schätze wieder zu entreißen, die das während des Burenkrieges zerschellte Schiff, das die sogenannten „Krügermillionen“ an Bord hatte, mit sich in die Tiefe gezogen hat. Nach den zum Teil historisch beglaubigten Nachrichten hat der Ozean im Laufe der Jahrhunderte ungeheure Schätze an Gold, Silber und Juwelen verschlungen, in abgelegenen Inseln haben Piraten ihren Raub vergraben, der nie wiedergefunden wurde; der Wert, der so einst von Menschenhand zusammengerafften und doch wieder verlorenen Reichtümer wird auf viele Billionen geschätzt. Im Jahre 1588 sank in der Tobermory-Bai das Flaggschiff „Florentia“ der spanischen Armada,

Chinesische Götzenbilder, seit über 300 Jahren auf dem Meeresgrund.

und mit ihr verschwand ein Schatz von 60 Millionen Gold in der Tiefe. Die spanischen Gallionen, die im Jahre 1702 im Golf von Vigo versenkt wurden, um den Engländern nicht in die Hände zu fallen, hatten die ganze Frucht einer vierjährigen

Taucher, durch einen großen Schwertfisch beunruhigt.

Plünderung des reichen Mexiko an Bord, ungeheure Mengen von Gold, Silber und kostbaren Steinen, deren Wert auf 550 Millionen Mark geschätzt wird, und die wohl auf ewig unter den

Fluten begraben liegen. Einer der letzten großen Seeräuber, Benito Bonito, hat auf der kleinen Kokosinsel, 300 englische Meilen westlich von Panama, seine ganze Beute vergraben, einen Schatz von 240 Millionen; 18 Expeditionen haben im Laufe der Zeit den Versuch unternommen, das Versteck wieder aufzufinden

Bergung alter Geschütze.

und den Reichtum zu bergen, aber sie alle kehrten erfolglos und mit leeren Händen in den Heimathafen zurück. Auf der Alboran-Insel, einer einsamen Klippe im Mittelländischen Meer, liegen 20 Millionen in Gold vergraben, die die Piraten der

„Young-Constitution" dort versteckten, als ihr Fahrzeug von einem englischen Kanonenboote im Jahre 1831 verfolgt und vernichtet wurde. Unter dem Feuer der russischen Kanonen von Sebastopol versank der „Black Prince" in den Wellen und zog den Sold der englischen Truppen, 12 Millionen Gold, mit sich in die Tiefe. In der Nähe von St. Johns in Südafrika ist das aus Indien kommende Schiff „Grosvenor" untergegangen, das an Bord eine Ladung von 20 Millionen hatte. Zahlreiche Legenden berichten übereinstimmend von ungeheuren Schätzen, die von Seeräubern auf der Insel Mauritius angehäuft wurden, und auch in den spanischen Gewässern sind in den Zeiten des Piratenunwesens mit untergehenden Schiffen märchenhafte Schätze in die Tiefe versunken oder von sorglichen Räubern an der Küste vergraben worden. In dem berühmten Seegefecht von Navarino im Oktober 1827 wurden durch die englisch-französisch-russische Flotte 70 türkische Schiffe zum Sinken gebracht, mit denen auch 20 Millionen in Gold und Silber unter den Wellen verschwanden. Die Ueberlieferung berichtet von den Prachtschiffen des Tiberius und des Caligula, die in den Tiefen des Nemisees begraben liegen und unschätzbare Kostbarkeiten an Goldgeräten, Juwelen und Kunstwerken enthalten haben. Die zehn spanischen Schatzschiffe, die in der Bucht von Santa Cruz bei den Kanarischen Inseln scheiterten, führten einen Schatz von 40 Millionen an Bord. Die Geschichte der Seefahrt weiß noch manche ähnliche Fälle zu berichten, in denen das Meer mit den sinkenden Schiffen gewaltige Reichtümer in die Tiefe zog. Aber fast alle Expeditionen, die bisher auszogen, dem Meere die versunkenen Schätze wieder zu entreißen, kehrten mit leeren Händen zurück: die See bewahrt ihre Geheimnisse, und die Fluten geben die Schätze nicht mehr zurück.

Flottenkosten. Erhebliche Opfer mußte unser Volk für die Rüstung zur See in den letzten Dezennium aufbringen. Im Jahre 1900 bezifferte sich der Marineetat auf 133,8 Millionen Mark. 1905 war er auf 215,9 gestiegen und für dies Etatsjahr werden 450,6 Millionen Mark gefordert. Insgesamt sind in den letzten 25 Jahren rund fast 4 Milliarden aufgewendet.

Die voraussichtlichen Ausgaben für die Marine in den nächsten Jahren. Nach der amtlichen Geldbedarfsberechnung werden folgende Summen von der Marineverwaltung für die Flotte gefordert werden.

1912 449,1 Mill. M.	1914 416,7 Mill. M.	1916 409,7 Mill. M.
1913 430,3 „ „	1915 401,7 „ „	1917 417,7 „ „

Marineetat 1911 wurden gefordert 450,555,596 Mark.

Die Phosphoreszenz des Meerwassers ist — nach den Untersuchungen des französischen Naturforschers Otto — ganz allein dem Ozongehalt der Seeluft zuzuschreiben.

Kapitain Leesen.

Von Kapitän
L. Fenchel=Hamburg.

Bernhard Leesen war als 1. Offizier der Viermastbark „Siglinde“ zum Kapitän des Schiffes befördert worden. Wer ihn kannte, der wußte, daß mit dieser Beförderung der rechte Mann an den rechten Platz gestellt war. Ein Riese an Gestalt und Kräften, hat er die trotzig wilde Sinnesart des alten wetterharten Friesenvolks von seinen Vätern ererbt. Als Frieslands Sohn hat er den würzig=frischen Salzhauch der Nordsee schon mit der Muttermilch eingesogen, ihm hat die nimmerrastende, rollende Brandung des Harlinger Strandes das Wiegenlied gesungen. Was Wunder, daß ihm der Hang zur See in Fleisch und Blut übergegangen, daß er sich schon als Knabe dem Seemannsberuf mit Leib und Seele verschrieben! Seemann ist er geworden, und ein ganzer dazu. Seine seemännischen Bravourstückchen, die er in Not und Gefahr zur Rettung von Schiff und Besatzung oft mit wahnwitzigem Wagemut und beispielloser Kühnheit ausgeführt, haben ihm selbst in Seemannskreisen aufrichtige Bewunderung eingetragen.

Das Aufrücken des kaum 28jährigen in eine solch verantwortungsreiche Stellung hätte ihn mit berechtigtem Stolz erfüllen können. Doch Leesen war nicht eitel oder dünkelhaft. Zudem kannte er seinen Reeder. Sollte der mit ihm eine Ausnahme machen? Matthias Thiessen, der älteste und berühmteste, aber auch der strengste und unnachsichtigste unter den Hamburger Reedern, der seine Kapitäne wie Schachfiguren behandelte, sie nach Belieben hin= und herschob und mattsetzte, wenn sie sich das Geringste zu Schulden kommen ließen? Leesen wußte, daß er nicht der erste war, der seine Kapitänswürde des alten Thiessens wetterwendischer Gunst zu danken hatte, und daß er nicht als letzter den Weg seiner Vorgänger gehen werde, die nach ihres Reeders höchst maßgeblicher Ansicht „eben kein Glück hatten.“

Aber selbst die unangenehme Aussicht, daß seine erste Reise als Schiffsführer zugleich die letzte, wenigstens im Dienste der Thiessenschen Reederei sein könnte, vermochte die glückliche Stimmung des jungen Kapitäns nicht zu beeinträchtigen. Er war froh und glücklich in dem Bewußtsein, einmal Herr seiner selbst, Gebieter und Alleinherrscher an Bord eines schönen, stolzen Schiffes zu sein, auf dem ihm jedes Fleckchen bekannt, vom Flaggenknopf bis zum Kiel, vom Vorder- bis zum Achtersteven, und dessen Eigenschaften und Handhabung ihm innig vertraut; er freute sich, ledig zu sein der lästigen Bevormundung von seiten seiner Vorgesetzten, die ihn so oft in der freien Entfaltung seines Könnens gehemmt, bei deren Zaudern und Wägen ihm so oft das Herz geblutet. Der Kampf mit den Elementen ist sein Element, ein prickelnder Reiz, ein erquickender Nervenkitzel. Der Gefahr furchtlos und trotzig ins Auge sehen, das festigt den Blick und stählt den Mut, macht groß und stark und frei. Jenes unvergleichlich stolze, erhebende, himmelstürmende Gefühl: als Feldherr, Herrscher, König auf der Kommandobrücke eines mächtigen Schiffes zu stehen, von der wutbrüllenden See umrauscht, vom heulenden Winde umtobt und alle, alle seines Blickes, seines Winkes gewärtig, um noch im letzten, allerletzten Augenblick den lauernden Gewalten die Beute zu entreißen, ja Meer- und Windgott selbst zu trotzen und sie zu überlisten, — Leesen kannte dies Gefühl und wußte es nach Gebühr zu würdigen. — —

Wochen sind darüber ins Land gegangen. Draußen in der Nordsee zieht ein Segler rauschend seine weite Bahn. Gegen die mächtige Leinwandfläche der Segel, die wie die Schwingen eines Riesenvogels über dem Wasser schweben, stemmt sich der frische Nordost. Der massige Schiffsrumpf weicht behend dem schweren Druck und peitscht mit Bug und Flanken das Wasser, daß es brausend sich türmt in Schaum und Gischt. Mit mächtiger Fahrt bahnt sich der Segler seinen Weg durch die endlose Wasserwüste, so zielfest und sicher, als fühlte er am Zügel den kräftigen Druck der starken Hand, reiht fleißig Meile an Meile und Tag an Tag. Und als Matthias Thiessen eines Abends ein Telegramm in Händen hielt, des Inhalts, daß die „Siglinde" wohlbehalten an ihrem Bestimmungsort New-Castle in Australien angelangt sei, da rüstete sich der 89. Tag seit Abgang des Schiffes vom Heimatshafen zur Neige.

Noch einmal überflogen des Reeders stechende Augen die kurze, günstige Nachricht. Der zufriedene Ausdruck in den sonst strengen, herrischen Zügen verriet, daß Thiessen sich in seinen Erwartungen, die er in die Fähigkeiten des jungen Schiffsführers gesetzt, nicht getäuscht hatte.

„Von New-Castle mit Ballast nach Valparaiso" lautete die

weitere Segelordre der „Siglinde.“ Kaum waren die letzten Kolli der gewaltigen Stückgutladung gelöscht, da spannte sich auch schon ein Schlepper vor den Schiffsriesen, um ihn sicher aus dem engen Hafenbecken in die offene See hinauszubuxieren. Draußen wehte ein steifer Südwest, der günstige Fahrt prophezeite. Die bewegte See, die ihr Wasser, vom Winde gepeitscht, gen Osten wälzte, spiegelte die Bleifarbe des Himmels mit seinen klumpigen Massen dunstschwerer Regenwolken wieder. Die Luft hing schwer, drückend und niedrig über dem Wasser.

An Bord der „Siglinde“ wird es lebendig. Stück um Stück der Leinwand entfaltet sich nach den Kommandoworten des Führers, die in schneller Reihenfolge scharf, bestimmt und vernehmlich über das Deck hinschallen. Der kleine Schlepper hat seine Not, mit dem Großen hinter ihm um die Wette zu laufen. Das Nutzlose seines Bemühens einsehend, wirft er denn auch bald die Schlepptrosse los und gibt seinem Hintermann den Weg frei. Noch ein letzter Gruß von Schiff zu Schiff, und vorwärts gehts in die graue Wasserwüste der Süd-See hinein.

Bagstagsbrise,*) alle Segel voll und den letzten Fetzen im Top: das Entzücken eines forschen Schiffsführers. Leesen freut sich diebisch. „Nimmt Aeolus die Backen nicht allzu voll, dann wirds 'ne Fahrt, dann „Siglinde,“ tapfere Maid, sollst du zeigen, was du kannst!“

Ueber die Reling gebeugt, betrachtet er sinnend das wilde Spiel der aufgewühlten Wogen, die von hinten auflaufen, eine die andere schiebend, eine in die andere verlaufend, die letzte immer wuchtiger, hohler, ein ewiges Rollen, Brüllen, Schäumen und Stürzen. Sie jagen hinter dem Segler drein, wie eine Meute kläffender Hunde hinter dem Wild. Doch sie erreichen ihn nicht, so wuchtig auch ihr Lauf. Die „Siglinde“ ist behender und läßt die Verfolger mühelos hinter sich. Einen Augenblick ist der Führer gänzlich in die Betrachtung dieses kraftatmenden Naturschauspiels versunken. Ein sieghaftes Lächeln huscht über seine männlich ernsten Züge. Da plötzlich fährt ihm ein Gedanke durch das Hirn: „Wie war's doch noch mit dem Rekord auf dieser Strecke? Richtig! 32 Tage, aufgestellt von einem englischen Segler. Ihn schlagen? Nun, werden sehen!“

Leichter Sprühregen bei diesiger Luft ist die Signatur der folgenden Tage. Richtung und Stärke des Windes halten sich stetig und unverändert, so daß die im Etmal**) zurückgelegten, ganz beträchtlichen Strecken nur um weniges von einander abweichen. Tapfer greift die „Siglinde“ aus, der Küste Süd-

*) Wind halb von hinten ein.
**) Von Mittag zu Mittag.

Amerikas um gute 300 Seemeilen täglich näher rückend. So rauh und unfreundlich sich die Witterung auch zeigt, so läßt sie doch an Beständigkeit nichts zu wünschen übrig, die den Schiffsführer vor plötzlichen Ueberraschungen sichert und eine Aenderung in der Segelführung nicht erforderlich macht.

Nach 500 Seemeilen liegt das Ziel voraus in der Ferne. Ob Aeolus und Neptun noch bis zum letzten Ende die Treue halten? Die leichten Schwankungen des Barometers sind dem wachsamen Führer nicht entgangen. Der Wind hat ein wenig südlich ausgedreht und an Stärke langsam zugenommen.

Rechtzeitig haben Leesens Falkenaugen die weiße Wolke erspäht, die, tückisch hinter dunklem Gewölk versteckt, sich aus dem Horizont heraufschiebt, dem wetterkundigen Seemann ein Mahner für das Nahen einer Windbö. Des Führers Absicht ist, ihren Anprall mit killenden*) Segeln abzuwehren. Auf einen Wink von ihm greift der Rudersmann in die Radspeichen, und das Schiff liegt alsbald am Winde.

Ruckhaft, mit heiserem Geheul, setzt der schwere Windstoß ein. Ein Sturm steht in den Segeln, die, vom Regen durchnäßt, starr und steif wie Bretter stehen. Schwer lastet ihr gewaltiger Druck auf Takelung und Topen. Alles steht auf äußerster Kraft, zum Brechen steif.

„Klar bei den Fallen!“

Wie ein elektrischer Schlag durchzittert das Kommando die Gemüter. Da steht auch jeder schon auf seinem Posten, des kommenden Befehls gewärtig. Weiter rauscht das Schiff mit zunehmender Fahrt. Immer schwerer, immer bedrohlicher neigt es den Rumpf zur Seite. Schon schleift die Lee-Reling im Wasser. Doch das erlösende Wort, es fällt noch nicht. Spannung und Erregung der Mannschaft steigern sich. Nur er bleibt ruhig und gelassen. Wie ein angewurzelter Baum steht er dort oben auf seinem Posten, fest und unbeweglich. Nur das Auge, das blitzende, forschende, wandert von den Segeln hinauf zu den Wolken und von dort zum Kompaß zurück. Es ist ein Kampf zwischen Gott und Mensch um den Sieg. Doch wer wird Sieger bleiben? Die Mannschaft hängt mit ihrem Blick an ihres tapferen Führers Munde. Der aber bleibt noch immer geschlossen. Kein Laut wird hörbar, nur das dumpfdonnernde Rollen der wildwogenden See vermischte sich mit dem Heulen des Windes und dem Knarren und Knistern der Takelung. Die Situation wird lebensgefährlich, angsterregend. Da — endlich däucht auch ihm der Augenblick gekommen. Doch halt! Schon zieht die Bö in Lee dahin, ihre Kraft muß augenblicklich ver-

*) Lose klappernd.

siegen. Noch trägt er's ja! Noch einen Augenblick . . .! Und der entscheidet. Die Bö hat jetzt den Gipfel ihrer Kraft erreicht. Noch ein letzter, furchtbarer Stoß, wie das Aufbrüllen eines todwunden Raubtieres, das noch im Todeskampfe nach dem

. . . mit Donnerkrachen stürzt der Vortop in die See . . .

Verfolger hascht, ein scharfer, klingender Knall, und — mit Donnerkrachen stürzt der Vortop in die See. Der Kampf ist ausgekämpft, der Windgott Sieger, und dem tollkühnen Führer bleibt der Ruhm, den letzten Rekord auf dieser Reiseroute um

volle drei Tage geschlagen zu haben. Zwei Tage später ging die „Siglinde“ nach 29tägiger Fahrt auf der Reede von Valparaiso zu Anker. —

In vier Wochen sollte die Uebernahme der Salpeterladung beendet sein. Wollte der Kapitän bis dahin die Havarie beseitigt und sein Schiff segelfertig haben, so tat Eile not. Leesen war nicht der Mann, der vor der Lösung dieser Aufgabe zurückschreckte. Auf telegraphischem Wege wurde der Ersatz des Vortop-Geschirrs nach Franzisko in Bestellung gegeben, und vierzehn Tage später traf die Lieferung mit einem der Wochendampfer an Bord der „Siglinde“ ein. Das Aufriggen ging unter des Führers kundiger Leitung rasch von statten, und ehe der letzte Sack Salpeter über die Reling ging, reckte die „Siglinde“ ihren neuen Vortop stolz gen Himmel empor. Die Heimreise reihte sich mit 67 Tagen Dauer den vorhergegangenen Reiseabschnitten würdig an. Nach achtmonatiger Abwesenheit traf das Schiff wohlbehalten im Hamburger Hafen ein.

... Für die nächste Reise – Bitte ich um meine Ablösung ...

Frohgemut stieg Bernhard Leesen die Treppe zu den Bureau-Räumen der Thiessenschen Reederei hinan. Was konnte ihm auch Schlimmeres dort oben widerfahren? Entlassung? Weil er den Bogen seines Wagemuts ein wenig zu straff gespannt? Nun, dann gab's ja noch mehr Hamburger Schiffe. Ein wenig später stand er seinem Reeder gegenüber.

Die finstere Miene des Alten, die er beim Eintritt des Kapitäns aufsetzte, verkündete Sturm. Ohne alle Förmlichkeiten ging er auch sofort zum Angriff über.

„Die schnelle Ausführung Ihrer Reise ist recht teuer erkauft, Kapitän! Um eine Havarie von solchem Umfange zustande zu bringen, müssen Sie doch unverzeihlich unvorsichtig gehandelt haben! In Zukunft werden Sie, so hoffe ich, besser auf Ihrem Posten sein! Für die nächste Reise . . ."

„Bitte ich um meine Ablösung" vollendete Leesen den Satz kurz und gelassen. Und während noch sein Reeder sichtlich bestürzt und sprachlos ob dieser unerwarteten Wendung der Dinge ihn von oben bis unten anstarrte, fuhr Leesen mit derselben Gelassenheit fort:

„Unten am Hafen erfuhr ich soeben, daß die „Anaconda," die morgen für St. Franzisko segelfertig ist, einen ersten Steuermann sucht. Die günstige Gelegenheit möchte ich mir nicht gern entgehen lassen und will mich deshalb sogleich um diese Chance bewerben. Ich bitte darum, mich zu entschuldigen."

Unter höflichem Gruß wandte Bernhard Leesen sich zur Tür, durch die er, gerade und aufrecht, wie er gekommen, im nächsten Augenblick verschwunden war.

Matthias Thiessen war mit sich allein. Sekundenlang starrte er nach der Tür, die soeben, nicht geräuschvoller wie sonst, ins Schloß gefallen. War ihm ein solcher Mensch schon jemals vorgekommen, der ihn durch seine Gelassenheit und seinen kurzen Entschluß derart verblüffte, daß er bei der Schnelligkeit, mit der sich die kleine Szene abspielte, gar nicht mehr zu Worte kommen konnte? Wütend stampfte er mit dem Fuße auf die Dielen, blaß vor Aerger und Erregung ließ er sich an seinem Schreibtisch nieder, das greise Haupt auf die Hand gestützt. Lange saß er da, reglos vor sich hinbrütend. Plötzlich schnellte der zusammengesunkene Körper in die Höhe. Der finstere Gesichtsausdruck war einem versöhnenden Lächeln gewichen. Kopfschüttelnd ging er ins Nebenzimmer und trat ans Telephon.

Bei dem Gespräch, das er mit dem Direktor einer transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft geführt, war niemand Ohrenzeuge. Jedoch die plötzliche Anstellung Leesen's als Kapitän an Bord eines der größten Dampfer dieser Gesellschaft läßt den Schluß zu, daß das Thema jenes Gesprächs sich um seine Person gedreht, und daß Matthias Thiessen ihm trotz seiner „unverzeihlichen Unvorsichtigkeit" kein schlechtes Zeugnis ausgestellt hat.

Ersatzfristen. Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen Linienschiffe und Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden. Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Untergang des Panzerschiffes „Grosser Kurfürst."

Von Paul Niedermeyer, einem der Geretteten.

Das Jahr 1878 war für die deutsche Marine ein Unglücksjahr. Die Panzerfregatten „König Wilhelm," „Großer Kurfürst," „Preußen," und „Friedrich der Große" wurden am 6. Mai in Dienst gestellt, um zu einem Geschwader vereinigt zu werden, das für die Sommermonate im Atlantischen Ozean und im Mittelmeer seine Uebungen vornehmen sollte.

„Großer Kurfürst," das Unglücksschiff dieses Geschwaders, war auf der Wilhelmshavener Werft erst im Mai 1878 vollendet worden. Das Schiff wurde von dem Kapitän zur See Grafen Alexander von Monts kommandiert und hatte eine Besatzung von 487 Mann. Nachdem in den ersten 14 Tagen nach Zusammentritt des Geschwaders verschiedene Probefahrten, Schießversuche usw. unternommen worden waren, ging das gesamte Geschwader am 29. Mai nachmittags 5 Uhr in See, um dem Mittelmeer zuzusteuern. Plymouth, Gibraltar, Malta und schließlich Port Said sollten angelaufen werden. Gegen Ende September sollten wir dann in den heimatlichen Häfen Kiel und Wilhelmshaven außer Dienst stellen. Doch, was sind Hoffnungen, was sind Entwürfe, die der Mensch, der „vergängliche," baut! Mit frohem Mut hatten wir die Anker gelichtet, waren an den ostfriesischen Inseln Wangeroog. Spikeroog vorbei, bei klarem Wetter und ruhiger See in die Nordsee gedampft und passierten am 31. Mai morgens 9 Uhr Dover-Calais, ebenfalls bei klarem Wetter und ruhiger See. — Die Küste Englands trat in deutlichen Umrissen vor unser Auge. – Wir fuhren in doppelter Kiellinie, vorn „König Wilhelm" und etwa 100 Meter an seiner Steuerbordseite „Großer Kurfürst." Dann folgte „Preußen" im Fahrwasser des „König Wilhelm" in einer Distanz von vierhundert Metern.

Es wurde zur Musterung angetreten. Dann begann ein Geschützexerzieren. — Eine knappe Stunde hatte das Exerzieren eben erst gewährt, da erfolgte ein Krach, der das gewaltige Schiff bis zum Kiel in allen Fugen erzittern ließ. — Die Uhr war genau zehn. — Momentaner Schreck auf allen Gesichtern. Dann stürzt jeder so schnell wie möglich an Oberdeck, auf die Relings und in die Wanten. — Schreckliches muß sich, nach dem furchtbaren Stoß zu urteilen, ereignet haben. — „Alle Boote klar!" ertönt jetzt auch schon das Kommando des wachhabenden Offiziers von der Brücke hinein in die allgemeine Verwirrung, und dazwischen gellt der schrille Ton der Bootsmannspfeife, die die Bootsmannschaft an die Ausführung des Kommandos gemahnt. Doch Zaudern und allgemeine Starre noch überall unter der jungen Mannschaft, denn was sich vom Oberdeck aus jetzt dem Auge darbot, war selbst für einen im Beruf ergrauten Seemann entsetzlich genug!

Der „Große Kurfürst," das schöne, stattliche Schiff, das nach langer Bauperiode erst vor drei Wochen in Dienst gestellt worden war, sollte seine erste und letzte Fahrt angetreten haben. — Um ein Viertel vor 10 Uhr waren vom „König Wilhelm" aus zwei Segelschiffe bemerkt worden, die von seiner Steuerbordseite, also von der englischen Küste aus kommend, hintereinander segelten und den Kurs unseres Ge-

schwaders kreuzen wollten. Nach den Vorschriften des internationalen Seerechts, sowie nach allgemeiner seemännischer Usance, mußte den Kauffahrern ausgebogen werden. — Es wurde infolgedessen sowohl auf „König Wilhelm" wie „Großer Kurfürst" das Kommando zur Aenderung des Kurses gegeben, wodurch es ermöglicht werden sollte, hinter den Kauffahrteischiffen herumzukommen und diese ungestört ihren Kurs verfolgen zu lassen. — Ob nun auf einem der beiden Panzerschiffe der Befehl um Sekunden zu früh oder zu spät erteilt wurde, ob er richtig gegeben und von der Mannschaft am Ruder richtig oder falsch ausgeführt wurde, oder aber, ob dem wachhabenden Offizier auf „König Wilhelm" ein Versehen unterlief, das die Mannschaft am Steuer nicht korrigieren durfte, das alles soll hier nicht untersucht werden. Es schien bei der Ausführung des einfachen Umgehungs-Manövers ein unglückseliges Verhängnis obzuwalten. Denn als beide Panzerschiffe fast zu gleicher Zeit nach rechts abschwenkten, um auf diese Weise hinter den Seglern herumzukommen, da wurde man mit Schrecken gewahr, daß die ohnehin so bescheidene Entfernung zwischen

Der letzte Gruß!

„König Wilhelm“ und „Großer Kurfürst“ sich beängstigend schnell verringerte. Näher und näher kam das Flaggschiff dem vor ihm gleichsam fliehenden „Großen Kurfürst.“ Zusehends verringerte sich die Distanz, bis schließlich die Katastrophe hereinbrach. — Der starke Rammsporn des Flaggschiffes fuhr dem „Großen Kurfürst“ backbord zwischen Besan- und Großmast in schräger Richtung, gewissermaßen nur noch nachschiebend, in die Flanke und verursachte dadurch zwei Meter unter der Wasserlinie in der Panzerung ein so großes Leck, daß in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 10 Minuten das Schicksal des stolzen Schiffes und mit ihm das seiner Mannschaft besiegelt war. —

Was half es noch, daß „König Wilhelm“ seine Maschine mit voller Kraft zurückarbeiten ließ und daß andererseits „Großer Kurfürst“ unter Volldampf nach rechts auszubrechen versuchte! Der Zusammenstoß war unvermeidlich geworden. — Und nach der Kollision war es auch nicht mehr möglich, das Schiff auf den Strand zu setzen. Zwar wurde der Versuch gemacht. Er blieb aber erfolglos, denn die Küste war noch zu weit entfernt. —

Durch den Zusammenstoß waren die Eisenplatten des „Großen Kurfürst“ auf ungefähr 1 Quadratmeter eingedrückt worden. Das Loch befand sich auf der Backbordseite, und nach dieser legte sich das stolze Schiff bei dem unaufhörlichen Eindringen der See auch mehr und mehr über. Ein beängstigender Anblick! Die Pumpen konnten das Wasser nicht bewältigen, und wenn auch noch der Befehl zum Schließen der wasserdichten Schotten gegeben wurde, so war doch das Schiff nicht mehr vom Untergang zu retten. — Das erkannte der erfahrene Kommandant Graf Monts. Das fühlten Offiziere und Mannschaft des unglücklichen Schiffes, und mit ihnen fühlten es ihre Kameraden auf den anderen Geschwaderschiffen. Zum Besinnen blieb keine Zeit. Hier folgte alles Schlag auf Schlag. Nur Minuten kamen noch in Frage. — So ließ Graf Monts sämtliche Boote klar pfeifen, um wenigstens das Leben der ihm anvertrauten und bis zu Ende sich brav haltenden Besatzung zu retten. Aber dem todwunden Schiff war nur noch eine kurze Spanne Zeit als Lebensfrist beschieden. Es lag bereits so schief, daß nicht einmal mehr alle Boote zu Wasser geführt werden konnten. Jeden Augenblick mußte es in die Tiefe sinken. — Jeder sah mit erschreckender Deutlichkeit seinen letzten Augenblick herannahen. Da, im letzten Moment, und für manchen vielleicht schon zu spät, erteilte der Kommandant Graf Monts seinen letzten Befehl an Bord des „Großen Kurfürst,“ einen Befehl, den er während seiner Laufbahn noch niemals erteilt hatte: „Rette sich, wer kann!“ Was nun folgt, läßt sich nur schwer schildern. Sekunden eines wirren Durcheinander und unbeschreibliche Szenen! Die zum größten Teil aus Rekruten vom Oktober 1877 oder Januar 1878 bestehende Mannschaft hatte bis zuletzt unerschrocken den Befehlen gehorcht und sich mustergültig benommen. Nach dem letzten Kommando konnte nun jeder an sich selbst denken und sich möglicherweise noch retten, da die anderen Geschwaderschiffe ja nicht zu weit entfernt waren. — Gute Schwimmer hatten sich dann auch schnell entschlossen in die See gestürzt und die Richtung nach dem Lande eingeschlagen. Aber wohl kaum einer von ihnen würde es in dem zu

12

jener Jahreszeit noch nicht durchwärmten Wasser und bei der immerhin beträchtlichen Entfernung erreicht haben, wenn sie nicht unterwegs von englischen Fischerbooten aufgefischt worden wären. — Die Fischer befanden sich in der Nähe der Unglücksstelle in Ausübung ihres Berufs. Sie eilten schnell zur Hilfe herbei, und es gelang ihnen, etwa 80 Leute zu retten. — Viele von den Schiffbrüchigen waren schon im bewußtlosen Zustand. — Kaum 10 Minuten waren seit der Kollision verflossen, als der Schiffskörper sich soweit nach Backbord hinüber geneigt hatte, daß er völlig umschlug und in die Tiefe sank, mit gewaltigem Strudel alles nach sich ziehend, was noch in seiner unheilvollen Nähe sich befand. — Auf diese Weise verloren zwei Bootsmannsmaate ihr Leben. Sie hatten die Gig durch kappen der Taue, an denen sie in den Davits hing, glücklich zu Wasser gebracht, konnten von dem Schiff aber nicht frei kommen, da sich in dem Boot keine Ruder befanden. — Als der „Große Kurfürst" umschlug, wurden sie von der hohen Takelage erfaßt und in den Wellen begraben. — Schon beim Abspringen vom Heck des „Großen Kurfürst" gerieten mehrere Leute in die Schraube und wurden von dieser, die noch bis zuletzt unaufhörlich arbeitete, erschlagen. — Entsetzliche Szenen spielten sich im Wasser ab. — Dicht vor dem „König Wilhelm" wurde Kapitänleutnant Graf v. Schwerin von ermüdeten Schwimmern, die sich in ihrer Todesangst an ihn klammerten, in die Tiefe gezogen. — Dem Maschinenpersonal wurde die Rettung naturgemäß noch schwieriger als den Seeleuten. Bis zum letzten Augenblick standen die Heizer an ihren Posten und mußten dann in den Maschinenräumen eines schrecklichen Todes sterben. Der Kommandant Graf Monts dachte nicht an seine Rettung und wollte das sinkende Schiff nicht verlassen. — Wie man sagt, wurde er zuletzt in die See gestoßen, damit seine Rettung vom Wasser aus ermöglicht werden konnte. — Ein Seesoldat, der ihn im Wasser erkannte, hielt sich hinten an der Jacke des Kommandanten fest und schrie, um die Rettungsboote aufmerksam zu machen, unaufhörlich, so laut er nur konnte: „Hier schwimmt Graf Monts!" Seine Absicht erreichte er. Das nächste Boot, das die Rufe hörte, kam heran und rettete den Kommandanten und mit ihm den Seesoldaten. —

Auf „König Wilhelm" war das erste Kommando: „Alle Boote klar!" in dem allgemeinen Wirrwarr, der am Oberdeck herrschte, verhallt und nicht gleich zur Ausführung gebracht. Da ertönte zum zweiten Mal das Kommando von der Brücke! Klar und scharf drang es der zaudernden Mannschaft in die Ohren und führte ihr ihre Pflicht den verunglückten Kameraden gegenüber zu Gemüt. — Mit einem Satz war Leutnant Lavaud von der Kommandobrücke dann mitten unter den Leuten und feuerte sie an. Es bedurfte auch nur noch einiger Worte, da zeigte sich — mit stolzer Genugtuung darf es ausgesprochen werden — der Segen einer mustergültigen Disziplin. — Die allgemeine Betäubung war gewichen. — „König Wilhelm" brachte 10 Boote in verhältnismäßig kurzer Zeit und trotz seiner eigenen Havarie, zu Wasser und rettete etwa 140 von den Schiffbrüchigen. — Diese Leistung war zum größten Teil das Werk des ersten Offiziers von Hollen. Sie war um so mehr anzuerkennen, als das Schiff bei dem Zusammenstoß sich den Rammbug vollständig eingedrückt hatte und nur durch das Kollisionsschott vor dem Sinken bewahrt wurde,

Pumpen ums Leben.

So füllte sich nur die vorderste Abteilung mit Wasser, ohne daß dieses in die anderen Abteilungen zu dringen vermochte, da es durch die feste Querwand, das vorerwähnte Kollisionsschott, daran gehindert wurde. Die mit Wasser angefüllte erste Abteilung war zwar nur klein. Immerhin tauchte das Schiff dadurch vorn tiefer ein, und seine Lage war jedenfalls recht bedenklich. Und wiederum muß die Energie des ersten Offiziers hervorgehoben werden, denn sie trug zur Rettung des Flaggschiffes wesentlich bei. Zuerst wurde aber an die Rettung der Kurfürstleute gegangen. Alle möglichen Gegenstände wurden über Bord geworfen, so z. B. Hängematten, die die Schwimmer sich unter die Arme schieben konnten. Taue, an denen sie sich so lange hielten, bis sie an Bord geholt werden konnten, wurden über die Reling gehängt. — Mancher hat sich dadurch retten können, wenn es auch nur wenigen guten Schwimmern gelang, bis zum „König Wilhelm“ heranzukommen. Die Erregung lähmte zu sehr die Kräfte, und der Kampf mit denen, die nicht des Schwimmens kundig waren, rieb sie völlig auf.

Von den Führern der Boote des „König Wilhelm“ wurde bei der Rettung in besonnener und anerkennenswerter Weise vorgegangen. Als ein mit einem Schwimmgürtel versehener Schiffbrüchiger an ein solches Boot heranschwamm und an dessen Rand sich klammerte, wurde er vom Bootsführer Naumann aufgefordert, loszulassen und sich durch Schwimmen bis zum „König Wilhelm“ selbst weiter in Sicherheit zu bringen, da von dem Boot nur des Schwimmens Unkundige oder ermattete Schwimmer aufgenommen werden könnten. Der Schwimmer, ein Offizier, ließ den Bootsrand los und schwamm weiter. Er wurde gerettet und hat das Verhalten des Bootmannsmaaten, den er später in Wilhelmshaven an Land in seiner Kompagnie als Unteroffizier hatte, stets anerkannt. Ein Geretteter, der im Range höher als der Bootsführer stand, forderte, an die „Preußen“ abgeliefert zu werden, da „König Wilhelm“ anscheinend ja doch jede Minute sinken könne. Es wurde ihm in gemessener Weise bedeutet, daß Boote des „König Wilhelm“ ihre Geretteten doch selbstverständlich nur dem „König Wilhelm“ abliefern könnten, solange vom Kommandanten jenes Schiffes nicht anders bestimmt würde. — Gräßlich war das Geschrei der mit dem Tode ringenden Mannschaft, und durch Mark und Bein ging es den Kameraden, die, ohne helfen zu können, den Todeskampf mit ansehen mußten. Nach und nach wurde es aber ruhig. Noch ein kurzer Kampf, und lautlos sank auch der letzte in die Tiefe. Von den 487 Mann der Besatzung waren 269 untergegangen, nämlich 2 Kapitänleutnants, 2 Unterleutnants, 1 Maschineningenieur, der Zahlmeister, 5 Deckoffiziere, 27 Unteroffiziere, 1 Kadett, 227 Gefreite und Gemeine und 3 kontraktlich Engagierte.

Ruhet sanft auf kühlem Meeresgrunde,
Von den Wellen eingewiegt.
Eurer Mutter bring ich Kunde,
Wo ihr Kind begraben liegt! —

Vorstehendes ist ein kurzer Auszug aus dem Büchelchen „Katastrophe vor Folkestone“, Untergang des Panzerschiffes „Großer Kurfürst“ am 31 Mai 1878, von Paul Niedermeyer in Hermsdorf bei Berlin, von dem das Buch gegen Voreinsendung des Betrages von 50 Pfg. bezogen werden kann.

Der Deutsche Schulschiffverein, seine Aufgaben und sein Wirken.

Von Kameke, Korvettenkapitän a. D. — Mit 3 Abbildungen.

Die Entwicklung unserer Handelsmarine besteht wesentlich in dem Anwachsen der Dampferflotte, der zum Ruhme deutschen Schaffens und Könnens die schönsten und sichersten Schiffe angehören. Die noch Mitte der siebziger Jahre in der Hauptsache den Handel vermittelnden Segelschiffe mußten den die Fracht schneller und sicherer befördernden Dampfern weichen. Wir sehen, wie im Laufe der Zeit eine Verschiebung zugunsten der Dampfschiffe stattgefunden hat, und dafür mögen folgende Zahlen den Beweis geben. Im Jahre 1875 betrug die Zahl der deutschen Segelschiffe 4303 mit 878 385 Netto-Registertonnen, die Zahl der deutschen Dampfer dagegen nur 299 mit 189 998 Netto-Registertonnen. In den dann folgenden Jahren nahm die Segelschiffahrt langsam, aber stetig ab, die Zahl und das Fassungsvermögen der Dampfer dagegen schnell zu. Im Jahre 1909 hatte sich das Verhältnis so zugunsten der Dampfer verschoben, daß nur noch 2361 deutsche Segelschiffe mit 416 510 Netto-Registertonnen, dagegen 1955 deutsche Dampfer mit 2 302 959 Netto-Registertonnen vorhanden waren. So mußte das seegehende Segelschiff den Dampfern allmählich weichen, und die nächsten Jahrzehnte werden ein weiteres unaufhaltbares, fast gänzliches Verschwinden der in weiterer Fahrt beschäftigten Segelschiffe bringen.

Am Ruder

Im Interesse einer guten seemännischen Ausbildung von Offizieren und Mannschaften der Handelsmarine ist dies zu be-

klagen, denn nur auf einem Segelschiff ist den jungen Leuten Gelegenheit geboten, seemännische Fertigkeiten sich anzueignen, nur hier lassen sich vor allem die den Seemann zierenden Charaktereigenschaften erziehen, wie Enthaltsamkeit, Mut, Entschlossenheit und richtiges Handeln im Augenblick der Gefahr, seemännischer Blick. So ist denn schon jetzt wenigstens auf den Dampfern zum größten Teil ein Mannschaftspersonal zu finden, das auf die Bezeichnung Seemann keinen Anspruch machen kann, und es besteht die Gefahr, daß der gute Ruf des deutschen Schiffsoffiziers beim Schwinden der guten Ausbildungs- und Erziehungsstätte auf Segelschiffen verloren geht.

Diese Gefahr erkennend, fanden sich Anfang 1900 unter der Leitung und dem Protektorat Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg national gesinnte Männer, die durch Gründung des Deutschen Schulschiffsvereins diesem Uebelstande abhelfen wollten. Der Verein gab zunächst ein Segelschiff in Bau, das im Jahre 1901 auf den Namen „Großherzogin Elisabeth" getauft und in Dienst gestellt wurde. Zehn Jahre lang hat der Verein bisher auf diesem Schiff in unermüdlicher Arbeit Seeleute für die deutsche Handelsmarine ausgebildet, die zum größeren Teil später als Schiffsoffiziere, zum geringeren Teil als Mannschaften Verwendung fanden.

Alljährlich werden auf diesem Schiff etwa hundertdreißig Schiffsjungen im Alter von vierzehneinhalb bis sechzehn Jahren und, soweit sie im Besitze des Zeugnisses zum einjährig-freiwilligen Militärdienst sind, bis zu achtzehn Jahren eingestellt. Nachdem diese Jungen auf Reisen in der Ost- und Nordsee in den Sommermonaten und nach Westindien, bezw. Südamerika in den Wintermonaten ein Jahr lang seemännisch in allen benötigten Fertigkeiten ausgebildet sind, geht ein Teil direkt als Leichtmatrosen in die Handelsmarine über, ein anderer Teil, jährlich 30 bis 40 Jungen, verbleibt jedoch ein zweites Jahr als Leichtmatrosen und von diesen wieder 7 bis 8 Zöglinge als Matrosen an Bord des Schulschiffes. Ferner können diejenigen Schiffsjungen des 1. Jahrganges, die auf der Schule die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst erworben haben, nach Beendigung der Schiffsjungenausbildung für ein zweites und drittes Jahr in die Kadettenabteilung an Bord des Schulschiffes eintreten, in der sie neben der seemännisch-praktischen Ausbildung auch theoretisch und praktisch in den seemännischen Wissenschaften, besonders in der Navigationslehre, unterrichtet und so auf den Besuch der Navigationsschulen gut vorbereitet werden. In den ersten zehn Jahren seines Bestehens hat der Verein der deutschen Handelsmarine über tausend gut ausgebildete und moralisch gut erzogene Seeleute zugeführt.

Der Kaiser. Geheimer Rat Busley. Prof. Schilling. Der Großherzog von Oldenburg.

Der Kaiser und der Großherzog von Oldenburg nebst Gefolge während der Inspizierung auf dem Aufbaudeck.

Besuch Kaiser Wilhelm II. an Bord des Schulschiffs „Prinzeß Eitel Friedrich" vor Travemünde am 2. Juli.

Der Verein erlebte die Genugtuung, daß aus Reedereikreisen zu Anfang des Jahres 1909 die Bitte an ihn gerichtet wurde, seine Tätigkeit zu erweitern und dem immer mehr und mehr fühlbar werdenden Fehlen von gut ausgebildeten Mannschaften für die Dampfer der Handelsmarine zu steuern, nachdem er sein Ziel, für den späteren Ersatz von Offizieren der Handelsmarine und Mannschaften der Segelschiffe zu sorgen, zum größten Teil erreicht habe. Im Vertrauen auf die Opferwilligkeit seiner Freunde nahm der Deutsche Schulschiffverein diesen Gedanken auf und gab auf der Werft Blohm & Voß in Hamburg ein neues Schulschiff in Bau, das am 12. Oktober 1909 gelegentlich des Stapellaufs auf den Namen „Prinzeß Eitel Friedrich" getauft und am 6. April v. J. in Dienst gestellt werden konnte.

Mit diesem Zeitpunkt übernahm das Schulschiff „Prinzeß Eitel Friedrich," ein vollgetakeltes Dreimast-Segelschiff, den Dienst, den bisher das ältere Schulschiff „Großherzogin Elisabeth" versehen hatte, nämlich die Ausbildung von jungen Leuten für die spätere Schiffsoffizier-Laufbahn und für die Laufbahn auf Segelschiffen. Das hiermit frei gewordene Schulschiff „Großherzogin Elisabeth" wurde dem neuorganisierten Plan dienstbar gemacht, ganz unbemittelte, aber unbescholtene Knaben mit geringerer Schulbildung, z. B. Volksschulbildung, kostenlos für den Dienst als Matrose auf Dampfern auszubilden. In einem viermonatigen Ausbildungskursus werden den jungen Leuten diejenigen seemännischen Fertigkeiten gelehrt, deren sie auf Dampfern bedürfen, vor allem Steuern des Schiffes, Einteilung der Kompaßrose, Rudern und Segeln im Boot, Loten zur Feststellung der Wassertiefe, Loggen zur Feststellung der Fahrt des Schiffes, Bedienung des Ankergeschirrs, der Ladevorrichtungen und Signalisieren. Nach Beendigung dieses Ausbildungskursus gehen sämtliche Zöglinge als Leichtmatrosen auf die Dampfer der Handelsmarine, wo sie in ein bis zwei Jahren in die mit 60 bis 70 Mk. monatlich und freier Verpflegung bezahlten Matrosenstellen und später in die Stellen der Unteroffiziere, Bootsleute und Quartermeister übergehen. In den Unteroffizierstellen erblicken die jungen Leute vom Schulschiff „Großherzogin Elisabeth" das Endziel ihres Berufes, sie erhalten in diesen Stellungen neben freier Wohnung und Verpflegung an Bord einen Monatslohn von 90 bis 110 Mark. Für unbemittelte Knaben aus den einfachsten Bevölkerungsschichten muß diese Laufbahn, die ihnen der Deutsche Schulschiffverein völlig kostenlos eröffnet, als ein zu schnellem und lohnendem Verdienst führender Beruf betrachtet werden.

Am 4. Juli verflossenen Jahres hielt der Deutsche Schulschiffverein in Travemünde eine Mitgliederversammlung ab. Es bedeutete einen Markstein in der Geschichte des Vereins, daß er

bei dieser Gelegenheit Sr. Majestät dem Kaiser zum erstenmal zwei Schulschiffe, die neben S. M. S. „Hohenzollern" auf Travemünder Reede lagen, vorführen konnte. Der Kaiser bezeugte sein Interesse durch einen längeren Besuch an Bord des Schulschiffes „Prinzeß Eitel Friedrich," bei welcher Gelegenheit einige Segelmanöver vorgeführt wurden.

Drei Hurras für den Kaiser.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg hatte sich als Protektor und Vorsitzender des Vereins mit einigen Herren an Bord des Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth" begeben. Auf Signal lichteten beide Schiffe Anker, setzten Segel und steuerten unter Vorführung verschiedener Segelmanöver seewärts. Die junge Mannschaft des Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth," die erst seit drei Monaten an Bord war, hatte Gelegenheit, ihr seemännisches Können zu erproben. Die Vorführungen zeigten, daß die angehenden Seeleute die kurze Zeit ihrer bisherigen Ausbildung gut benutzt hatten, und daß sie versprechen, nach Beendigung der Ausbildung tüchtige Seeleute für die deutsche Handelsmarine zu werden.

Alle Teilnehmer an der Uebungsfahrt nahmen die Ueberzeugung mit sich, daß der Deutsche Schulschiffverein keine Spielerei, keinen Sport treibt, sondern angestrengte, zweckmäßige Arbeit, daß diese von national denkenden Männern ins Leben gerufene und unterstützte Einrichtung wohl dazu beiträgt, daß deutsche Seemannschaft und deutsche Seemannsart erhalten bleibt.

Die Grösse der Ozeane

Von den ungeheuren Größenabmessungen des Weltmeeres haben die meisten Menschen so unklare Vorstellungen wie von den Dimensionen im Weltall. Daß der Stille Ozean die größte Wasserfläche der Erde darstellt, ist bekannt; er bedeckt ein Gebiet von 158 Millionen qkm. Seine mittlere Tiefe beträgt 3900 m. An zweiter Stelle steht der Atlantische Ozean mit einem Flächeninhalt von 90 Millionen qkm und einer durchschnittlichen Tiefe von etwa 4500 m. Dann folgt der Indische Ozean mit 74 Millionen qkm und einer mittleren Tiefe von 3600 m. An vierter Stelle steht das Südliche Eismeer; seine Größe wurde vor der Shackleton-Expedition auf 19,3 Millionen qkm geschätzt; nachdem aber festgestellt worden ist, daß sich in der Gegend des Südpoles ein gewaltiger Kontinent erhebt, hat diese Zahl keinen wissenschaftlichen Wert mehr, und es wird neuer Feststellungen auf diesem Gebiete bedürfen. Auch die Größe des Nördlichen Eismeeres, die man vor der Entdeckung des Poles auf 15,3 Millionen qkm annahm, steht nur schätzungsweise fest; auch in der Arktis sind noch beträchtliche Gebiete unerforscht, und man weiß noch nicht, ob sich nicht etwa in den bisher unbekannten Teilen noch Inseln befinden. Nach einer amerikanischen Berechnung wiegt das Wasser des Atlantik nicht weniger als 325 Trillionen Tons. Ein Tank, der diese Wassermasse aufnehmen könnte, müßte an jeder seiner Seiten 430 englische Meilen lang sein. Wollte man den Inhalt des Stillen Ozeans ausschöpfen, so wäre dazu ein Zeitraum von 440 Jahren erforderlich, wenn man jeden Tag einen Tank voll schöpfen würde, der eine Kubikmeile Inhalt hat. Natürlich ist das Gewicht der Wassermassen des Stillen Ozeans auch viel größer als der des Atlantik; der Pazifik wiegt fast das Dreifache wie der Atlantik, nämlich 948 Trillionen Tons. Der amerikanische Statistiker, der diese Ziffern berechnet, hat sich auch das Vergnügen gemacht, auszurechnen, wie lange Zeit alles Meerwasser der Welt braucht, um über den Niagara zu fließen, nämlich zwei Millionen Jahre.

Der Taucher, seine Apparate und seine Ausbildung.

Von H. Dornbusch. — Mit 5 Illustrationen.

Die Entwicklung der Technik hat auch im Tauchergewerbe eine wesentliche Umgestaltung herbeigeführt. Freilich gehört heute noch der Taucherberuf zu den gefahrvollsten, die überhaupt existieren.

Die Kunst, zu tauchen, ist alt. Schon Aristoteles spricht von Gefäßen, die dem Menschen ein Verweilen unter Wasser ermöglichen. Im Laufe der Zeit haben sich viele Erfinder mit der Konstruktion brauchbarer Taucherapparate beschäftigt. Die verschiedentsten Arten wurden angefertigt und auf ihre Brauchbarkeit hin geprüft. Wichen diese auch sehr von einander ab, so herrschte doch darin Einmütigkeit, daß ohne künstliche Hilfsmittel der menschliche Körper sich nur wenige Minuten unter Wasser aufhalten kann. Einen Menschen ins Leben zurückzurufen, der sich ohne Hilfsmittel auch nur fünf Minuten lang unter Wasser befunden hat, ist in den meisten Fällen unmöglich. Aber das Bedürfnis, längere Zeit unter Wasser arbeiten zu können, wurde immer dringender. Anfang des 18. Jahrhunderts erfand Halley die Taucherglocke. Diese, ein großes, schwerfälliges, eisernes Behältnis, läßt nur ein Arbeiten an Gegenständen zu, die sich unmittelbar unter der Glocke befinden. Kommt diese hochwichtige Erfindung besonders dem Wasserbau sehr zu statten, so ist sie doch keineswegs zur Hebung gesunkener Schiffe oder zur Ausbesserung an Unterwasserteilen geeignet. Die Einführung der Schiffsschraube verschärfte die Notwendigkeit eines Taucherapparates, der eine freie Bewegung und das Arbeiten des Tauchers unter Wasser gestattete. Man kam schließlich auf die Idee, den Taucher in einen luftdichten Anzug zu hüllen und ihm von oben durch einen Schlauch Luft zuzuführen. Doch erst mit der allgemeinen Verwendung des Kautschuks in der Industrie gelangte man zu einem zweckmäßigen Material, so wohl für den Taucheranzug wie für die Luftzuführungsschläuche.

Die Apparate wurden allmählich vervollkommnet. Selbst Frauen haben mit den neuen Apparaten das Taucergewerbe ausgeübt. In Tiefen bis zu 20 m kann ein guter Taucher jetzt annähernd 6 Stunden lang unter Wasser bleiben. James Hooper tauchte sogar über 60 m, blieb allerdings kaum 20 Mi-

Der Taucher steigt in die Tiefe.

nuten unten. Bei den Taucherarbeiten an dem im Kanal im Mai 1878 untergegangenen deutschen Kriegsschiff „Großer Kurfürst" tat sich besonders der deutsche Taucher K. hervor. Englische Taucher hatten hier bereits gearbeitet und über ihre Beobachtungen die verworrensten Dinge betreffs Lage und Be-

Taucher bei der Arbeit auf dem Meeresgrund

1. Helm. 2. Signalleine. 3. Ausblasehahn. 4. Brustbeil 5. Luftzuführungsschlauch 6. Atmungsschlauch. 7. Tornister. 8. Rückenblei. 9. Messer. 10. Schuhe.

schaffenheit des Wracks berichtet. Ehe K. hinabstieg, wurde die Lage des Schiffes durch Loten festgestellt und an dieser Stelle ein Boot verankert. Dann ließ man mittels Tauende ein schweres Ballasteisen hinunter. An diesem Tau ging nun der Taucher langsam hinab und fand das Schiff gekentert, also mit dem Kiel nach oben liegend, vor. Die Wassertiefe an der Unfallstelle betrug etwa 30 m. Da das Wasser im Kanal bei ruhiger See klar ist, so konnte der Taucher bis auf 5 m gut sehen. Er erkannte die Beschädigungen und stellte fest, daß die Masten gebrochen waren. Die Takelung lag wild durcheinander. Außer dem Leck, das der Sporn des „König Wilhelm“ dem gesunkenen Schiffe gestoßen hatte, wies der Schiffskörper keine nennenswerte Beschädigung auf. Das Leck war 7 Fuß lang und an der größten Stelle 25 Zoll breit. In das Innere des Schiffes konnte der Taucher nicht gelangen. Seine Bergungsversuche erstreckten sich daher auf Gegenstände, die außerhalb lagen. Nur mit großer Mühe glückte es, drei kupferne Ventilatoren, ein Gig von 9 m Länge, drei Anker und ein kleines Geschütz zu heben.

In der Höhe von Hooksiel sank am 11. April 1896 das Torpedoboot „S 48“ infolge eines Zusammenstoßes mit dem Torpedoboot „S 46.“ Ein Taucher der kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven nahm eine Untersuchung des Wracks vor. Die Arbeiten stießen wegen der Strömung, sowie wegen der Trübheit des Wassers, auf Schwierigkeiten. Eines Tages war der Taucher wieder hinabgestiegen, hatte eine Zeitlang gearbeitet und wollte an die Oberfläche kommen. Das Signal zum Aufholen wurde befolgt. Der Taucher merkte indes, daß er mit dem Luftschlauch festgekommen war. Da er nunmehr an der straff gehaltenen Leine kein Signal geben konnte, und ihm durch das starke Ziehen auch der Leib zugeschnürt wurde, durchschnitt er, kurz entschlossen, die Signalleine. Oben auf dem Taucherschiff herrschte natürlich große Aufregung. Der geübte Taucher kam jedoch trotz der gefahrvollen Lage nicht aus der Fassung; er ließ sich auf das Wrack hinunter und tastete, da ein Sehen unmöglich war, indem er den Schlauch nach der Stelle hin verfolgte, wo sich dieser verschlungen hatte, und befreite ihn aus der Umwicklung. Die Pumpenmannschaft arbeitete inzwischen ohne Unterbrechung weiter. Der Taucher führte nun so viel Luft in den Anzug, daß er aufschwamm und somit ohne Notleine die Oberfläche erreichte, und zwar dicht beim Taucherschiff — da Stauwasser*) und demzufolge nur geringe Strömung herrschte.

Als vollkommenster Tauchapparat ist der von Rouquayrol-Denayrouse in der deutschen Marine eingeführte. Im Gegensatz

*) Stauwasser ist der Stand des Wassers zur Zeit, wenn Ebbe und Flut wechseln.

zu dem englischen System besitzt er einen Luftbehälter mit Ausgleicher (Tornister), den der Taucher auf dem Rücken trägt. Beim englischen Apparat wird die Luft direkt in den Anzug hineingepumpt. Bei Unterbrechung in der Luftzuführung tritt da sofort Mangel an Luft ein. Der deutsche Apparat besteht aus der Luftpumpe, den Luftzuführungsschläuchen, einem Manometer,

Der Taucher kommt wieder an die Oberfläche.

Tornister, Atmungsschlauch, Helm, den Gewichten, der Signalleine und einem Messer mit Gürtel. Das Manometer gibt den Druck der Luft, die der Taucher atmet, je nach der Tiefe in Metern an. Der Tornister dient als Reservoir für die komprimierte Luft und regelt auch deren Zutritt zu den Atmungswerk-

zeugen des Tauchers. Der Helm besteht aus Kopf- und Achselstück, die durch Schrauben verbunden sind. Vier luftdicht schließende Fenster gestatten dem Taucher den Ausblick nach verschiedenen Richtungen. Das vordere ist zum Ein- und Ausschrauben eingerichtet; die übrigen sind fest mit dem Helm verbunden, und das obere hat noch ein metallenes Schutzgitter. Ein Hahn am Helme dient zum Auslassen der Luft aus dem Anzug. Ebenso befindet sich an der Vorderseite der Rohrstutzen für den Atmungsschlauch. Am Stutzen sitzt noch ein Hahn, der dazu dient, beim Brechen des Luftzuführungsschlauches den Taucher vor dem Ertrinken zu schützen. Das Achselstück stellt die luftdichte Verbindung zwischen Helm und Anzug her. Letzterer besteht aus einem Stück doppelt liegenden, starken, wasserdichten Baumwollstoffes, der mit flüssigem Gummi getränkt ist. Zwischen der Zeugdoppelung befindet sich eine Gummilage. Der Halsteil, durch den der Taucher in den Anzug steigt, ist ein stark elastischer Kautschukkragen, der, mit dem Helme verbunden, einen hermetischen Verschluß abgibt. An den Handgelenken wird der wasserdichte Verschluß durch Manschetten aus Kautschuk und Gummibändern hergestellt. An Bleigewichten sind vorhanden: die 10 kg schweren Schuhe, das ebenso schwere herzförmige Brustblei und das 7 kg schwere Rückenblei am Schutzblech des Tornisters. Diese Gewichte beschweren den Taucher so, daß er in senkrechter Stellung auf die gewünschte Tiefe hinabsinkt. Die Signalleine vermittelt den Verkehr zwischen dem Taucher und der Oberfläche: sie dient bei Unglücksfällen zugleich als Rettungsmittel. Das Messer ist einschneidig mit breitem Rücken, um nötigenfalls mit einem Hammer darauf schlagen zu können.

Die Ausbildung des Tauchers nimmt etwa folgenden Verlauf: Der Lehrling wird zunächst mit der Eigenart und der Konstruktion des Apparates bekannt gemacht. Er lernt den Gebrauch der Signalleine und die Signale kennen. Hierauf muß er den Tornister anlegen und in freier Luft Atemübungen machen. Um ihn hierbei an das beim Tauchen sehr wichtige Atmen durch den Mund zu gewöhnen, wird dem Lehrling ein Klemmer auf die Nase gesetzt. Alsdann zieht er wollenes Unterzeug an und steigt durch die Halsöffnung in den Anzug, der in die Höhe gezogen wird. Der Helm, aus dem man zuvor das vordere Fenster entfernt hat, wird auf dem Achselstück festgeschraubt. Dem so bekleideten Taucher wird der Tornister mit Riemen auf den Rücken geschnallt, und die Luftzuführungsschläuche werden an der Pumpe und dem Tornister befestigt. Durch einige Pumpenschläge überzeugt sich der Taucher von dem guten Funktionieren des Apparates; hierauf steigt er auf die Treppe, wo ihm das Brustblei angehangen wird. Nun wird die Pumpe in

Gang gesetzt, das Fenster dichtgeschraubt, und dann läßt sich der Taucher an einem Grundtau langsam in die Tiefe. Will der Taucher durch Aufblasen des Anzuges an die Oberfläche steigen, so legt er sich zunächst auf den Rücken, faßt mit den Händen die Schuhe an und biegt den Kopf so weit wie möglich nach hinten. Durch die tiefere Lage wird das Ausatmungsventil dicht gehalten, die Luft strömt von der Pumpe reichlicher und direkt in den

Der Taucher steigt an Bord.

Anzug, bis der nötige Auftrieb erreicht ist. Er wird dann an der Signalleine zum Ausstieg aus dem Wasser zur Treppe geholt. Der Taucher muß stets das Gefühl der Sicherheit haben, verliert er dieses oder gelangt das Wasser in seinen Mund, fühlt er Luftmangel, stellt sich Nasenbluten oder Unwohlsein ein, so gibt er sofort das Signal zum Heraufkommen. Besonders muß der Taucher darauf bedacht sein, daß der Luftzuführungsschlauch und die Signalleine nicht unklar werden, weil diese die Mittel zu seiner Verständigung mit der Oberfläche sind. Die Signalgäste an Schlauch und Leine haben stets sorgfältig Fühlung mit dem Taucher zu unterhalten und die verabredeten Signale genau zu beachten. Außer mit der Signalleine kann auch mit dem Sprach- und Hörschlauch eine Verbindung zwischen dem Taucher auf dem Meeresgrunde und der Oberfläche hergestellt werden. Zu diesem Zwecke ist im Innern des Helms eine schwache Stahlplatte angebracht und über derselben eine Verschraubung für den aus Gummi hergestellten Sprach- oder Hörschlauch, der bis zur Oberfläche des Wasses reicht. Will der Taucher sprechen, so gibt er zunächst mit der Signalleine das verabredete Zeichen, läßt den Atmungsschlauch fallen, atmet direkt aus dem Anzug und hält zum Hören das Ohr dicht an die Stahlplatte. Beim Sprechen muß er möglichst gerade gegen die Platte sprechen. Mit der Wassertiefe sinkt die Möglichkeit der Verständigung.

Schwieriger gestaltet sich die Verständigung zweier Taucher unter Wasser durch Sprechen. Auf ein Zeichen lassen beide das Mundstück fallen, biegen sich nebeneinander stehend nach der Seite, so daß die Helme in Berührung kommen. So lange durch richtige Lage der Helme ein Ausströmen von Luftblasen vermieden wird, ist eine Verständigung auf kurze Zeit wohl möglich. Versuche mit Telephonen gelangen bisher nicht recht.

Schließlich sind noch teilweise gelungene Versuche mit elektrischen Lampen für Arbeiten unter Wasser anzuführen.

Die Ausbildung wird so sorgfältig vorgenommen, daß Unfälle jetzt beim Tauchen zu den Seltenheiten gehören. Unsere Abbildungen zeigen den Taucherunterricht in der deutschen Marine, die verschiedenen Stadien des Tauchens selbst, die Ausrüstung des Tauchers und die Taucherprähme. (Reclams Universum.)

Den Marineinspektionen fallen folgende Aufgaben zu: a) die Ueberwachung des Dienstbetriebes der Matrosen- und Werftdivision; b) die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen dem Dienst und der Ausbildung am Lande und an Bord; c) die Prüfung der Designierungslisten der an Bord zu sendenden Mannschaften. Ihnen sind unterstellt: die Matrosendivision, die Werftdivisionen, das Wachtschiff und das Heizerschulschiff der betreffenden Station. An der Spitze der Inspektion steht ein **Kontreadmiral.**

Eine merkwürdige Strandung an der kalifornischen Küste.

Der Blockadebrecher.

Episode aus dem russisch-japanischen Kriege.

Mit 2 Originalzeichnungen.

Es war im Herbst des Jahres 1904. Ein herrlicher, warmer Novembertag. Die Sonne brannte am Nachmittag noch ordentlich heiß herab und beleuchtete ein buntes, farbenprächtiges Bild: Pferderennen in Shanghai. Ein richtiger Jahrmarktstrubel herrscht außerhalb der Umzäunungen des Rennplatzes, und hier befindet man sich mitten im chinesischen Leben. Tausende und aber Tausende bezopfte Söhne des Reiches der Mitte umlagerten die Bahn. Sie sind froh, wenn sie von dem seltenen Schauspiel einen vorübersausenden Pferdeschweif erblicken. Die Hauptsache ist ja doch das Wetten, denn John Chinaman ist die geborene Jeu-Ratte!

Aber innerhalb der Klub-Anlagen gehts zu wie in Europa. Hier darf kein profaner Chinesenfuß den Boden betreten. Nur der kaukasischen Rasse ist der Zutritt gestattet. Man könnte sich an einen großen heimischen Rennplatz versetzt träumen, nach Baden-Baden oder Karlshorst. Ein internationales Treiben herrscht, und die hübschen Kleider der Damen geben Zeugnis von dem guten Geschmack der Shanghaier Weiblichkeit.

Ich kannte das Schauspiel zur Genüge, es wiederholt sich in jedem Frühjahr und Herbst und bildet das Hauptereignis für den Ostasiaten. Wenn man nicht selbst Rennstallbesitzer oder wenigstens passionierter Pferdefex ist, pflegt man seine Augen lieber mit Interesse außerhalb der Schranken spazieren gehen zu lassen. Und so bummelte ich vergnüglich im Rücken der Tribünen unter der nicht kleinen Menge meiner Gesinnungsgenossen umher, im Strom einer Welt, die sich nicht langweilt!

Aus dem recht intensiv ungenierten Versunkensein in die Betrachtung einer Schönheit wurde ich durch den Anruf eines mir befreundeten Herrn aufgerüttelt. „Halloh, freue mich, Sie zu sehen," und nach den gewöhnlichen Redensarten erzählte er mir dann von einem Kapitän, der morgen mit seinem Schiff nach Port Arthur gehen sollte.

Port Arthur war ja damals noch im Besitz der Russen. Man glaubte aber, daß es jedenfalls in kürzester Zeit kapitulieren werde. Die widersprechendsten Gerüchte wurden täglich kolportiert. Bald hieß es, Port Arthur sei uneinnehmbar, nie würde es in die Hände der Japaner fallen, Stössel sei ein ganzer Mann, und Vorräte und Munition seien im Ueberfluß vorhanden. Dann wieder wurden entgegengesetzte Stimmen laut.

Mich interessierte die Sache sehr. Zu gern hätte ich einmal an Ort und Stelle nachgesehen, wie die Dinge standen. Es war ja bekannt, daß die Japaner die Blockade nur nachlässig durchführten und täglich Dschunken und selbst Dampfer von und nach Port Arthur verkehrten.

Noch am selben Abend saß ich mit Kapitän Dixie — er war der mir von meinem Freunde genannte Kapitän — im Shanghai-Klub beim Sherry-Cobler zusammen und verabredete mit ihm alles Nötige für meine Teilnahme an der Fahrt nach Port Arthur.

Meine Bedenken, ob es nicht ein verteufelt gewagtes Unternehmen wäre, Blockade zu brechen, ob man nicht leicht dabei seinen Hals einbüßen könne usw., wußte Dixie, eine prächtige Erscheinung, der richtige Typ des englischen Seemannes, lachend zu zerstreuen.

„Seit Anfang des Krieges, nun schon volle 9 Monate, gehe ich regelmäßig fast alle 14 Tage einmal hinauf, und stets habe ich den Japanern ein Schnippchen geschlagen. Ehe die mit ihren langsamen Wachtschlurren mir nahe kommen, ist der „Laushan" schon lange außer Sicht" — Der „Laushan" war sein Dampfer, von dem er stolz behauptete, daß er spielend 17 Knoten laufe.

Na, also, wir wurden handelseinig. Ich hatte mich während meines langen Aufenthaltes in Shanghai reichlich angeödet. Immer nur die „bubbling well road" — das sind so die Linden in Shanghai — auf und ab pilgern, fällt auf die Nerven! — Da hatte sich bei mir also ein tüchtiger Haufen Abenteuerlust aufgespeichert. Zudem war ich für die nächsten vier Wochen vollkommen freier Herr meiner Zeit. Nichts hielt mich. Dem Mutigen gehört die Welt.

Am nächsten Morgen ließ ich mein Gepäck vom Astor-House-Hotel an Bord des „Laushan" schaffen.

In der Tat, das Schiff konnte sich sehen lassen. Ein schneidiger Klippersteven, schlanke Formen und ein mächtiger Schlot ließen berechtigt auf Schnelligkeit schließen.

Dixie empfing mich am Fallreep und führte mich nach der mir zur Verfügung gestellten Kabine, die, auf dem Verdeck im Aufbau liegend, einen sehr behaglichen, netten Eindruck machte. Ueberhaupt präsentierte sich mir das Schiff in jeder Beziehung im besten Licht. Tadellos blinkte das Messing, blitzsauber glänzten die Decksplanken, und der schneeweiße Anstrich schien eben unter dem Quast neu entstanden zu sein.

Mächtige Rauchschwaden entstiegen dem Schornstein. Nun wurden die Trossen losgeworfen. „Langsam vorwärts" klingelte der Maschinentelegraph hinunter, und die Propeller schlugen im Wasser herum.

Ich stand oben auf der Kommandobrücke, wo der Lotse den Befehl übernommen hatte, um das Schiff den Wusung hinab bis an die Mündung des Jangtse zu bringen, und ließ mich von Dixie in die weiteren Details unsrer Kreuzfahrt einweihen. Im Kartenhaus unterrichtete er mich über die Reiseroute. Hier zeigte er mir auch die Ausklarierungspapiere.

„Ja, aber die lauten ja auf Chingwangtao?" fragte ich erstaunt.

„Ja, natürlich. Meinen Sie, ich bekomme heutzutage Papiere auf Port Arthur?" Und dann erklärte er mir, daß er selbstverständlich unter falscher Flagge segeln müsse. Er hätte sich durch seinen Reeder beim Konsulat Papiere für Chingwangtao ausstellen lassen. Seine Landung ginge offiziell natürlich dorthin. Er wähle immer Chingwangtao, weil dies der passendste Hafen als Zielplatz wäre, falls er in der Nähe der Miau Tau-Inseln von Japanern abgefangen würde. Er erläuterte mir seinen Kriegsplan, der darin gipfelte, daß er, ganz unschuldig um Shantung herumsteuernd, seinen Kurs auf die Miau Tau-Inseln absetze. Er richte seine Ankunft stets für den Abend ein. Wäre die Luft klar — das heißt, wären keine

Japaner zu sehen, sonst müßte man gerade hoffen, daß die Luft unklar, diesig wäre — so schwenke er kurz nach Steuerbord ab und liefe mit äußerster Kraft auf Port Arthur zu. Wie gesagt, er betriebe das Geschäft nun schon seit langen Monaten fahrplanmäßig. Stets wäre es geglückt.

„Na, und wer will mir denn was? Fangen mich die Japaner — Dixie war nämlich durchaus kein Japanerfreund, wie alle Leute dort draußen — so können sie mir doch nichts anhaben. Ich habe mich halt ein bissel verirrt. Meine Papiere sind in Ordnung. Also müssen sie mich meine Straße ruhig weiter — allerdings dann nach Chingwangtao — ziehen lassen. Das ist freilich ein kleiner Umweg. Macht nichts. Ich würde eben versuchen, in der nächsten Nacht mein Vorhaben auszuführen."

Gegen diese überzeugende Sprache konnte ich allerdings nicht das geringste einwenden. Und schon schien mir das ganze Unternehmen nichts weiter als ein gewöhnlicher Touristenausflug. — — —

Am Abend des zweiten Tages warf die glühend rot untergehende Sonne ihre Strahlen über das Südost-Shantung-Promontory. Wir liefen dicht am Leuchtturm und am Iltis-Denkmal vorüber. Während der ganzen Reise hatten wir mit Ausnahme des von Tsingtau kommenden Postdampfers „Gouverneur Jäschke" kein Schiff gesehen. Nun kamen wir freilich erst in die Gefahr-Zone.

Ich stand mit Dixie am Heck und schaute in das quirlende, gurgelnde Schraubenwasser, und wir unterhielten uns über die Tapferen vom „Iltis". Da meldete der Ausguck plötzlich „Dampfer an Steuerbord, zwei Strich voraus."

Während wir auf die Brücke liefen, um mit dem Glas den Gegensegler auszumachen, kams vom Vortopp schon wieder: „Zwei, drei, vier Dampfer an Steuerbord."

Die Kunde von dem Auftauchen der Kriegsschiffe — solche konnten es ja nur sein — hatte sich mit Windeseile an Bord verbreitet, und so stand bereits die gesamte Mannschaft auf der Back und bemühte sich, mit bewaffnetem und unbewaffnetem Auge etwas Näheres zu erkennen.

Die Schiffe schienen direkt auf uns zuzulaufen, und so näherten wir uns schnell. Japanische Kreuzer waren es. Die Flaggen zeigten im weiß- und rotgestreiften Felde den roten Ball.

Bei uns ging die englische rote Handelsflagge in die Höhe, und als wir vor dem Tetenschiff passierten, wurde sie ehrfurchtsvoll dreimal gedippt. Aber dies machte keinen Eindruck. Zugleich mit dem Signal „Stopp" schlug auch dicht vor uns eine Granate mit lautem Platschen ins Wasser.

„Oh, verdammt," entfuhr es Mr. Dixie. Er klingelte am Maschinentelegraphen „Stopp".

Dixie stampfte wütend von einer Nock der Kommandobrücke auf die andere.

„Was soll der Unsinn, sie können mir gar nichts, hier besonders. Unnützer Aufenthalt," sprudelte es von seinen Lippen. Ich beruhigte ihn, obgleich, da ich die Situation nicht vollkommen übersah, mir nicht gemütlich zu Mute war. Sollte hier doch etwa schon

mein Auszug ein frühes Ende erreichen? — Doch die Besorgnis war nicht vonnöten.

Der „Laushan" stand nun dicht vor dem japanischen Führerschiff, und Dixie nahm das Sprachrohr: „Was wünschen Sie?" rief er hinüber.

„Welches Schiff?" kam die Antwort zurück.

„Laushan von Shanghai nach Chingwangtao."

„Welche Ladung?"

„Oh, ein paar Unterröcke und ein verrückter Affe!"

Die Mannschaft auf dem Verdeck brach in lautes Gelächter aus, und auch ich konnte meine Lachmuskeln trotz des Ernstes der Lage nicht im Zaum halten.

Was ist der Kerl frech, dachte ich. Natürlich, ein Engländer, Alliierter der Japaner, er kann sich dergleichen Späße erlauben! Ein deutscher Kapitän würde es kaum getan haben.

Von drüben kam es wieder: „Ich werde ein Boot senden, um Ihr Schiff zu besichtigen."

„Schön. Ich habe keine Sorgen!" tutete Dixie in sein Sprachrohr, und dann wandte er sich zur Mannschaft: „Hurtig, Jungens, öffnet die Luken und laßt die Kerle sich unsere Ladung beschauen. Vorwärts, vorwärts, wir haben keine Zeit zu verlieren!"

Auf dem japanischen Schiff wurde ein Kutter zu Wasser gefiert, einige Offiziere stiegen ein, und während das Boot zu uns herüberruderte, folgte ich Dixie, der ins Kartenhaus gegangen war, um die Papiere klar zu legen.

Mir fiel ein, daß ich mich noch nie nach der Art der Ladung erkundigt hatte. Was mochte es sein? Die Luken waren stets sorgsam verschlossen, und nun fuhr mir der Gedanke durch den Kopf, daß, wenn der „Laushan" etwa Munition oder auch nur Kohlen in seinem dicken Leibe trug, die Japaner ihn einfach als mit Konterbande beladen, mit Beschlag belegen würden.

Doch Dixie beruhigte mich: Lachend meinte er: „Nein, nein, meine Angabe war freilich nur halb richtig. Eine Ladung verrückter Affen haben wir allerdings nicht an Bord, aber mit den Unterröcken stimmt es."

„Ja, aber, wollen Sie denn die den Russen in Port Arthur bringen?" fragte ich ungläubig zweifelnd.

„Gewiß doch, Weiberunterröcke, Spitzenhemden, Sommerhüte in Massen habe ich an Bord. Zudem verschiedene Klaviere, Hunderte von Kisten Champagner, Hunderttausende von Zigaretten, Kaviar, Konserven aller Art usw. Sie werden das alles nachher selbst sehen können, wenn die Kerle durch die Lagerräume kriechen."

Ich war vor Erstaunen wohl zur Salzsäule erstarrt. Entweder träumte ich und lag noch in meinem Bett im Astor-House-Hotel, oder aber die Welt war ein großes Narrenhaus!

Jetzt dämmerte es Dixie auf, daß ich ja vollkommen fremd war. „Ach so, nun verstehe ich. Sie können das kaum glauben, daß die Russen jetzt Zigaretten und Champagner und Aehnliches gebrauchen. Sie haben recht, als ich die erste Ladung dieser Art nach Port Arthur brachte, ging es mir wie Ihnen. Als mein Reeder den „Laushan" für die Fahrt bestimmte, wollte ich mich weigern. Als Engländer und

Verbündeter Japans den Russen so direkt etwa Geschütze und Kriegsmaterial zu bringen, das schien mir zu gewagt und zudem — na, sagen wir — doch „zu kaufmännisch." Zu dem Geschäft wollte ich mich nicht hergeben. Ich habe auch meine Ansichten von Ehre. Aber, als ich dann hörte, daß es sich lediglich um den Transport von solchem Tand handelte, wie Wein, Kaviar, Tabak usw., da glaubte ich freilich erst, man wollte mich zum Narren halten; dachte, ja, oben in der Kiste liegt ein seidener, molliger Morgenrock, und unten drunter verstauen sie mir Granaten! Ich hatte mich getäuscht. Mein Reeder betrog mich nicht. In der Tat war die Ladung vollkommen, wie angegeben. Und nun weiß ich längst, daß, wenn ich mit Kugeln und Pulver nach Port Arthur käme, man mich in hohem Bogen zum Tempel dort hinauswerfen würde. Komme ich aber mit meinen Sächelchen, so bin ich ein gern gesehener Gast. „Mein lieber Dixie hier," „mein lieber Dixie da," geht's den ganzen Tag. Man stopft mir die Taschen voll 1000 Rubel-Noten und gösse mir am liebsten 10 Prozent vom eingebrachten Sekt vor lauter Freude in meine Kehle, wenn ich mich nicht dafür bedankte. — „Glauben Sie mir," sagte Dixie, „in Port Arthur geht's hoch her. Die leiden keinen Mangel! Jeden Tag feiern sie Feste. Draußen schießen sich die Soldaten ein bissel mit den Japanern herum. Aber drinnen ist der richtige Hexensabbat los. Ueberall Tanz und Musik. Die Russen sind wirklich ein sorglos spaßhaftes Volk. Doch ich will nicht auf sie schimpfen. Was geht's mich an? Noch einige solcher Fahrten, und ich ziehe mich ins Privatleben zurück, kauf' mir ein Haus am Heyde-Park und eine Dampfjacht auf dem Solent." — — —

Der japanische Kutter legte am herabgelassenen Fallreep an, und die Japaner kletterten über die schmale Leiter an Deck.

Dixie empfing sie. „Sie kommen, um nach der Ladung zu sehen? Bitte, diesen Weg!"

Und er geleitete die japanischen Offiziere an die Ladeluke.

Einer der Offiziere stieg unter Leitung eines Bootsmannes hinab und nahm die Ladung in Augenschein.

Nach einiger Zeit erschien er wieder und berichtete seinem Vorgesetzten. Der schien zufriedengestellt. So ging er weiter von Luke zu Luke.

Dann wurden die Papiere im Kartenhaus besichtigt. Alles war in bester Ordnung. Und scheinbar war die Enttäuschung der Japaner groß. Sie hatten sich wohl schon auf eine gute Prise gefreut. Nun ging ihnen der fette Bissen durch die Lappen. Besonders einem Engländer gegenüber mußten sie ja vorsichtig sein. Wortkarg trollten sie von dannen.

Kaum hatte der Kutter abgestoßen, als Dixie auch schon den Maschinentelegraphen auf „Vollbampf voraus" stellte. Die Heckwelle schlug den Japanern klatschend ins Boot und durchnäßte sie von oben bis unten. Auf dem „Laushan" stand die Mannschaft an der Reling und erging sich nicht gerade in sehr parlamentarischen Redensarten.

Dixie hatte nur ein verächtlich selbstbewußtes Lächeln. „Hier können mir die Kerle gar nichts anhaben, ich sagte ihnen das ja."

meinte er. „Sie sollten sich ihre Zeit und Mühe sparen. Wenn sie mich im Hafen von Port Arthur fassen, dann will ich stillhalten.“

Unbehelligt umschiffte der „Laushan“ in der Nacht das Shantung-Vorgebirge und dampfte während des folgenden Tages bei herrlichem Herbstwetter längs der Küste östlich steuernd. Gegen Abend setzte ein scharfer Westwind ein, der mit Regenschauern untermischt, eine dunkle Nacht versprach. Dixie war in bester Laune. „Grade, wie bestellt,“ meinte er. „Bei solchem Hundewetter verkriechen sich die Japaner auch lieber in Dalny, als daß sie auf Vorposten liegen bleiben.

Und passen Sie auf, selbstverständlich meinen die Russen dasselbe! Und so gehen wir dicht beim Wachtschiff draußen vor Anker, ohne daß wir von irgend jemand bemerkt werden. Wären die verd .... Minen nicht, könnte man gleich in den Hafen laufen und an seiner Pier festmachen. So müssen wir uns natürlich draußen vom Wachtschiff einen Lotsen geben lassen.“ —

Gegen 12 Uhr nachts war der „Laushan“ in der Nähe der Miau Tau-Inseln. Der Westwind hatte weiter aufgefrischt, und der Regen, untermischt mit Hagel, machte die Nacht vollkommen unsichtig, sodaß die Leuchtfeuer erst auf einige Meilen Abstand ausgemacht werden konnten. Als Dixie seine Position bestimmt hatte, wurde das Ruder hart steuerbord gelegt und der nördliche Kurs, direkt nach Port Arthur, eingeschlagen.

An Bord war jeder wach. Allgemeine Erregung herrschte. Die Positionslaternen, wie alle andern Lichter, waren gelöscht. In der Maschine war der Ingenieur selbst anwesend. Die besten Stückkohlen waren herausgesucht, und im Heizraum wurde aufgefeuert, was die Bunker hergeben wollten. Der „Laushan“ preschte wie ein wilder Renner durch das Wasser. Der Bug zerteilte mit mächtigem Anprall die Wogen, die mit weißem Gischt das Schiff überschütteten. Wohl an die 17 Knoten machte das Schiff, das in allen Fugen erzitterte.

Dixie befand sich auf der Brücke, ruhig von einer Nock zur andern gehend, scheinbar ganz gleichmütig, während die Steuerleute vorn und hinten eifrig Ausguck hielten. Ich bewunderte den Kapitän. Er mußte ja Nerven von Stahl haben. Die Navigierung in diesen Gewässern, voll von kleinen Inseln und Riffen, ist schon bei Tage ein schwieriges Unternehmen, wieviel mehr nun bei stockdunkler Nacht? Dazu bei einer Fahrt von 17 Meilen!

So ging es fort in toller Eile. Alles blieb ruhig, und unbekümmert um den brausenden Wind und wilden Seegang verfolgte der „Laushan“ stetig seinen Weg durch die rabenschwarze Finsternis.

Es war etwa 2 Uhr, und Dixie hatte mir gerade gesagt: „So, nun noch ein Stündchen, und es heißt: „Aus der Kette, fallen Anker.“ Wissen Sie was, dann gehen wir gleich noch an Land, und ich zeige Ihnen Port Arthur bei Nacht!“

Da kam ein Matrose von achtern auf die Laufbrücke gelaufen und meldete, daß ein Torpedoboot an Steuerbord achteraus aufkäme. Noch ehe Dixie etwas antwortete, ertönte ein scharfer Knall, ein Zischen ging durch die Luft, dicht an der Steuerbord-Nock der Kommandobrücke vorbei, und mit lautem Aufklatschen schlug eine Granate, kaum zehn Meter entfernt, ins Wasser.

. . . fast im gleichen Augenblick wurde das Schiff in eine blendende Lichtwelle getaucht . . .

Fast in gleichem Augenblick wurde das Schiff in eine blendende Lichtwelle getaucht. Ein Scheinwerfer übergoß uns mit strahlender Helle, und wir bemerkten, daß er von einem wenig hundert Meter entfernten größeren Kreuzer herrührte, der sein wachsames Auge nun fest auf uns gerichtet hielt. Und abermals schlug ein Schuß an unser Ohr, der jetzt dicht über die Back hinstreifte und einen Ventilator durchlöcherte.

Dixie hatte die Maschine sofort auf „stopp" gestellt. „Das ist 'ne verdammt gefährliche Schießerei," meinte er ingrimmig und wischte sich den trotz der Kälte auf seiner Stirn perlenden Schweiß mit dem Rücken der Hand ab. Mir war plötzlich auch warm geworden, und ich fühlte mich durchaus nicht mehr gemütlich in meiner Haut. Die heiteren Phantasiegebilde, die sich noch wenige Minuten vorher in meinem Hirn herumgetummelt hatten, wie Sekt und Kaviar, waren gar plötzlich verschwunden. Daß sich hier die Sache ernster gestalten würde, als die am vergangenen Tage bei Shantung, war mir klar. Hier konnte Dixie die Japaner wohl kaum mehr so einfach „bluffen".

Nun stand der „Laushan". Das Fallreep wurde herabgelassen, und wieder kamen japanische Offiziere die Treppe heraufgeklettert. Wer beschreibt unser Empfinden, als wir dieselben Gesichter vom Tage vorher, unsre gefoppten Freunde erkannten!

Dixie benahm sich bewundernswert gefaßt, aber eine Nüance liebenswürdiger schien er mir sein Benehmen nun doch einrichten zu wollen. Naiv genug blieb er immerhin noch, und ich konnte nicht genug über diese unverfrorene Kaltblütigkeit staunen.

Grüßend faßte er an die Mütze und drückte den Japanern seine Verwunderung aus, daß er schon wieder die Ehre hätte, sie an Bord zu sehen. Sie hätten ihn doch erst gestern visitiert und alles in Ordnung gefunden. Er hätte noch immer seine Unterröcke für Chingwangtao an Bord.

Ruhig ließen die Offiziere dem Strom seiner Beredsamkeit freien Lauf. Nicht eine Miene verriet ihre Gedanken. Als Dixie aber seine überzeugende Rede geendet, befahl ihm der älteste Offizier, ganz kurz unverzüglich in Begleitung des Torpedoboots nach Dalny zu gehen. Er sei als Blockadebrecher ertappt und gelte von nun als beschlagnahmt. In Dalny würde sich das weitere vor dem Prisengericht finden. Beim geringsten Versuch zu entfliehen, würde das Torpedoboot feuern.

„But you have no right to detain me", brauste Dixie auf. „I belong to a neutral and what's more to your allied power, and you have no right to fire on me."

„We have a right," antwortete der Japaner würdevoll. „You came here uninvited, so you will have to remain. Make up your mind for a good long stop."

(Aber Sie haben kein Recht, mich zurückzuhalten. Ich gehöre zu einer neutralen und sogar verbündeten Nation, und Sie haben kein Recht, auf mich zu schießen. — Wir haben ein Recht. Sie kamen hierher uneingeladen, und so müssen Sie nun auch hier bleiben. Bereiten Sie sich auf einen langen Aufenthalt vor!)

Und damit verließ er hoheitsvoll, zwei Finger zum Mützenrand erhebend, das Deck.

Dixie kochte. Aber was half's! Er wußte, daß er sich unbedingt fügen müsse. Kanonen von Kriegsschiffen reden eine nicht mißzuverstehende Sprache!

Wenige Stunden später rauschte die Kette aus der Klüse, und der Anker faßte Grund — leider nicht den im Hafen von Port Arthur, sondern den auf der weiten öden Reede von Dalny!

Noch wars dunkel, und nur aus den Dutzenden von Ankerlaternen konnte man auf eine beträchtliche, hier versammelte Schiffszahl schließen.

Trotz der geringen Nachtruhe war ich am nächsten Morgen früh auf. Die Aufregung ließ mich keinen Schlaf finden. Was würde werden? Wenn man den „Laushan" hier festhielte, wie käme ich wieder nach Shanghai zurück? Würde man mich überhaupt als unverdächtig freilassen? Alle diese Gedanken wirbelten natürlich in meinem Kopf herum.

„Ruhig Blut," meinte Dixie, den ich merkwürdig gefaßt im Speisesaal vor einem mächtigen Teller „porridge" fand.

Als ich ihm meine Verwunderung über seinen Gleichmut ausdrückte, ihm vorstellte, in welch fataler Lage ich doch nun auch wäre, und von ihm einen Rat erbat, was ich nun tun solle, antwortete er mir immer nur achselzuckend mit seinem „Immer ruhig Blut!"

Aber so eigentümlich blinzelte er dabei mit den Augen. „Der schwimmt schon wieder oben auf," dachte ich und drang in ihn, mir doch von seinen Gedanken und Plänen mitzuteilen. Aber es war nichts aus ihm herauszubringen.

Japanische Offiziere kamen und gingen. Von ihren Verhandlungen mit Dixie hörte ich nichts weiter. Nur, daß wir vorläufig keine Erlaubnis hätten, mit dem Lande oder mit irgend einem Schiff — es lagen die verschiedensten Dampfer rings um uns herum — in Verbindung zu treten. Man würde in etwa acht Tagen über uns entscheiden. Das waren wenig vergnügliche Aussichten.

Der Aufenthalt an Bord war mehr als eintönig. Es tobte ein häßlicher Herbststurm, und Regen, mit Schnee vermischt, trieb mich immer wieder in die Kajüte, wo ich mich vergeblich bemühte, an Dixies gewöhnlicher Lektüre, einigen ganz zerlesenen Nummern der „Shanghai Times" und „China Gazette", Gefallen zu finden.

Was half's, man mußte sich in Geduld fassen!

Am zweiten Tage gegen Abend hörte ich zufällig, als ich an der Tür des Ingenieurs vorbeikam, wie Dixies Stimme drinnen auf den Ingenieur einsprach, und ich konnte gerade die Worte vernehmen: „I want you to get me the utmost steam up at 12 o'clock to night and be ready to keep your engines going at top speed". (Machen Sie zu 12 Uhr heute Nacht Dampf auf, und halten Sie sich bereit, daß die Maschine „äußerste Kraft" laufen kann.)

Ich schlich schleunigst an der Kammertür vorbei, um nicht noch weiter unfreiwilliger Zeuge einer nicht für mich bestimmten Unterhaltung zu sein.

Wie vom Schlage war ich gerührt. Pauken und Trompeten, will der Dixie seinen Kopf verlieren? Will er nochmals ein Bra-

vonrstück versuchen, will er durchbrennen? Ich konnte nicht an mich halten, und als er, ganz gemütlich seine Shag-Pfeife rauchend, in die Kajüte kam, mußte ich ihm gestehen, was ich gehört, und bestürmte ihn nun, mir reinen Wein einzuschenken, mir zu sagen, was er beabsichtige.

Erst recht ärgerlich, daß ich gelauscht, wollte er nicht mit der Sprache heraus. Dann aber erzählte er mir, daß er am Vormittag nochmals beim japanischen Admiral gewesen sei und ihn gebeten habe, den „Laushan" seines Weges ziehen zu lassen, ihm vorgestellt habe, daß doch keinerlei Konterbande an Bord sei usw. Alles wäre vergeblich gewesen.

„Does he think we are going to armour-plate the russian ships with the japanned tin-pots, we have got in the fore-hold?" fragte mich Dixie ironisch. (Glaubt denn der Mann, daß wir die russischen Schiffe mit unsern Konserven-Büchsen, die wir in unserm Laderaum haben, panzern wollen?)

Na, so ganz zustimmen konnte ich Dixie nicht. Wenn wir auch nicht gerade mit den Büchsen dergleichen Sachen vorhatten, so war doch deren Inhalt für die Mägen der hungrigen Feinde bestimmt.

Nun, sagte Dixie, wolle er alles auf eine Karte setzen. Die Nacht wäre heute wie gemacht zum Durchbrennen. Es wehte Bauernjungen vom Himmel. Schneegestöber setzte dazu ein. Kurz, um 12 Uhr sei er fest entschlossen, die Flucht zu wagen. Einige weitere Details folgten noch. Ich war starr, und, ehrlich gestanden, glaube ich, schlug mein Herz so laut, daß es das Ticken der Kajütsuhr übertönte.

„Aber Dixie, Mensch, wenn Sie gefaßt werden, und ich möchte zehn gegen eins wetten, daß man sie catcht, dann werden Sie kurzer Hand vor ein Kriegsgericht gestellt und .... na, das überlasse ich Ihnen, sich die Folgen weiter auszumalen."

„Nonsens," antwortete er, „wenn sie mich fassen! Das werden sie nicht. Na, und wenn schon. Sie werden sich hüten, mir etwas anzuhaben. Das Recht ist auf meiner Seite, und dem Mutigen gehört die Welt!"

Gegen solchen Starrsinn konnte man nichts ausrichten. Ich schwieg und zählte die Minuten bis 12 Uhr.

Im Pelz und darüber den Oelrock gezogen kletterte ich dann auf die Brücke. Nicht die Hand vor Augen konnte man sehen. Pechrabenschwarz war die Nacht. Schnee und Hagelschloßen schlugen mir ins Gesicht und verursachten heftige Schmerzen. Ringsherum eine Stockdüsterheit, ein weites, wallendes Meer von Schneeflocken, kaum war das Meer von der Luft zu unterscheiden. Unmöglich war's, auch nur eins von den wenige hundert Meter abliegenden Schiffe zu erkennen.

Auf dem „Laushan" war jedes Licht gelöscht. Vorsichtig war das Luk nach der Maschine abgeblendet. Nur wenige sanfte Rauchwolken entströmten dem Schornstein. Mit der besten Kardiff-Stückkohle waren unten die Feuer belegt. Leise zischend suchte sich der hochgespannte Dampf seinen Ausweg.

Dixie lehnte an der Steuerbord-Nock auf der Brücke. „Now," wandte er sich an seinen Steuermann, „it 's time." — —

. . . ein weites, wallendes Meer von Schneeflocken, kaum war das Meer von der Luft zu unterscheiden . . .

Der begab sich nach vorn, und „klick, klack“ hob sich langsam Schake für Schake die Ankerkette vom Grund. — Ein leiser Pfiff kam von der Back, der Anker war oben. —

„Slow ahead,“ tönte es ins Sprachrohr zur Maschine hinunter. Vorsichtig setzte sich der „Laushan“ in Bewegung.

Dixie versuchte mit seinen Augen die Dunkelheit zu durchdringen. Nur mit dem Kompaß und vertrauend auf seine Beobachtungen vor Eintritt der Nacht, suchte er sich seinen Weg durch die undurchdringliche Finsternis, durch das Labyrinth der auf Reede ankernden Fahrzeuge.

Mir stand der Atem still. Jede Sekunde erwartete ich den Strahl eines auf uns gerichteten Scheinwerfers zu sehen und den Alarmschuß eines Wachtschiffes zu hören. — —

Hin und wieder sah ich einen Schiffskörper, an dem wir vorbeiglitten, aus der Dunkelheit auftauchen, hörte das Läuten von Glocken. Aber nichts störte den Lauf unsres braven „Laushan“. — —

Die Reede schien bei dem tollen Wetter wie tot. Fast tot, jedenfalls höchstens halb lebendig war ich vor Erregung.

Wo waren die Wachtboote, hatten wir ihre Linie schon passiert?

Alles blieb ruhig, keinerlei Hindernis gab's, und nach knapp einer halben Stunde klingelte der Maschinentelegraph auf „äußerste Kraft“.

Es wird mir bis an mein Lebensende ein Rätsel bleiben, wie Dixie in dieser Nacht seinen Weg von der Reede fand. Es war ein Bravourstück seemännischen Schneids und eine geradezu grandiose navigatorische Leistung.

Als Dixie gegen Morgen der Maschine den Befehl für „normal speed“ gegeben, ließ er den Ingenieur auf die Brücke rufen, um ihm seine Anerkennung für die gute Leistung der Heizer auszusprechen. Als dieser schweißtriefend erschien und fragte, ob alles gut gelungen sei, meinte Dixie nur trocken: „Kein einziger Japaner weiß, daß wir Anker auf gegangen sind.“

48 Stunden später dampfte der „Laushan“ langsam den Wusung aufwärts.

Nur schwer hatte ich Dixie von einem erneuten Versuch, nach Port Arthur hineinzukommen, abbringen können. Endlich hatte er meinen Vorstellungen nachgegeben. Es wäre ja halber Wahnsinn gewesen.

Wenn ich Dixie später traf, frug ich ihn jedesmal, ob die japanische Regierung noch keine Recherchen nach seinem Verbleib angestellt und ihn zur Verantwortlichkeit gezogen hätten?

„Die werden sich ebenso hüten, etwas von der Sache laut werden zu lassen, wie ich,“ antwortete er.

„Besitzt man die Herrschaft des Meeres, so vermag man einen Angriffskrieg auf alle Küsten seines Feindes zu führen, und indem man diese Angriffe vervielfältigt, zwingt man ihn, seine Truppen von einem Ende seines Reiches nach dem andern laufen zu lassen. Das scheint mir der wahre Gebrauch des Dreizacks zu sein, und das macht die Natur seiner Uebermacht aus.“ Gneisenau

Verzeichnis der Deutschen Marine-Vereine

mit Angabe der Adressen, an welche Zuschriften zu richten sind, soweit sie dem Verlag des „Illustr. Deutschen Flotten-Kalenders“ (Wilhelm Köhler, Minden i. W.) bekannt wurden. Etwaige Veränderungen, Vereinsneugründungen 2c. wolle man der Verlagsfirma Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen, mitteilen.

1 **Aachen**, Ingenieur J. Simeon, Eupenerstr. 141.
2 **Ahlbeck**, W. Kracht, Louisenstr. 25.
3 **Algringen** i. Lothr., J. Puhl.
4 **Altena** i. Westf., August Köster, Clusenstr. 36.
5 **Altenessen**, W. Westmeyer, Vereinsstr. 7
6 **Altona**, Wimmel, Breitestr. 167 I.
7 **Alzey**, Johann Jung II.
8 **Anklam**, Richter, Leipzigerallee 18.
9 **Unna** i. W., E. Mauer, Bergstr. 2b.
10 **Apenrade**, Dr. med. Otto Huß, Ramsfarde.
11 **Apolda**, F. Weber.
12 **Arnstadt**, Schneider, Ohrdrufferstr. 16.
13 **Aschersleben**, Wilhelm Bertram, Fürstenweg 7
14 **Bant**, E. Kliem, Heppens, Karlstr. 2.
15 **Barmen**, Ludwig Maas, Erholungsstr. 38.
16 **Benrath** a. Rh., Adolf Velten.
17 **Berlin**, Rechnungsrat Fr. Grote, Bredowstr. 37 I.
18 **Bernburg**, Reinh. Hattwich, Hotel Stadt Hamburg, Steinstr.
19 **Beuthen O.-S.**, Otto Heinze, Marine-Ingenieur.
20 **Berg. Divenow**, Wilh. Hauffschild.
21 **Bieberach**.
22 **Bielefeld**, H. Metzler, Hermannstr. 51.
23 **Bingen** a. Rh., Gustav Lewig, Schloßbergstr. 13.
24 **Bochum**, Dr. Heinrich Winter, Rheinischestr. 30.
25 **Bocholt** i. Westf.
26 **Bonn**, Emil Schmidt, Meckenheimerstr. 142 b.
27 **Borbeck**, Johann Schocke, Borbeck-Frintrop.
28 **Bottrop**, W. Backwinkel, Velsenstr. 1 a.
29 **Brake**. „Brommy“, G. Deharde, Hayissenstr. 7.
30 **Braunschweig**, Mar.-Oberstabsarzt d. R. Dr. Müller.
31 **Breiholz** b. Rendsburg.
32 **Bremen**, Paul Kohls, Bahnstr. 40.
33 **Bremerhaven**, Kptlt. d. Ref. Dammann.
34 **Breslau**, Fr. Müller, Kapitänleut. der Reserve, Opitzstr. 57 I.
35 **Brieg**, Hermann Scholz, Breslauerstr. 13—16.
36 **Bromberg**, Curt Brücke, Prinzental b. Bromberg.
37 **Brunsbüttelkoog**, „Prinz Waldemar v. Preußen“, I. Vors. Oberpostassistent Bernh. Lorani.
38 **Bünde** i. W., H. Steffen, Kirchlengern.
39 **Burgstaaken** auf Fehmarn, Schriftf. Jansen.
40 **Buer** i. Westf., Gustav Völkmann.
41 **Cammin**, C. Krause, Neustr. 618.
42 **Castrop**, W. Menk, Zeche Graf Schwerin.
43 **Celle**, Gustav Camp, Schuhstr. 58.
44 **Charlottenburg**, H. Brunke, Knobelsdorferstr. 51.
45 **Chemnitz**, A. Küchenmeister, Charlottenstr. 4.
46 **Cleve**, Carl Küppers.
47 **Coblenz**.
48 **Copitz**, Vors. Masseur Schreyer in Pirna a. Sa.
49 **Cöthen** in Anhalt, Aug. Schwartzkopf.
50 **Cottbus**,
51 **Cüstrin**, Vors. Paul Duple, Cüstrin-Neustadt
52 **Cuxhaven**, W. Gardthausen, Cuxhaven-Döse, Hinter der Kirche.
53 **Danzig**, „Danzig“, Marine-Obermeister Löscher, Danzig-Langfuhr, Louisenstr. 10 IV.
54 **Danzig**, „Hohenzollern“ Mathesius, 3. Damm Nr. 2.
55 **Darmstadt**, Georg Schnellbacher Erbacherstr. 53.
56 **Delmenhorst**, H. Gausmann. Fischstr. 29.
57 **Dessau**, F. Büchner, Moritzstr. Nr. 20.
58 **Diedenhofen**.
59 **Dortmund**, Wilh. Köster, jr., Karlstr. 7.
60 **Dresden**, O. Schulze, Zirkusstr. 21 III.
61 **Duisburg** a. Rh., Wilhelm Lammertz, Grabenstr. 51.
62 **Düren** Rhld., Bernh. Pet. Hühnerbein, Wirtelstr. 28.
63 **Düsseldorf**, Wilh. Ortmüller, Bilkerstr. 15
64 **Eilenburg**, Oskar Ungewiß, Polizeisergeant, Dorotheenstr. 1 a.
65 **Eisenach**, Ferd. Schorch, Stolzestr. 7.
66 **Eisleben**, R. Beck, Andreaskirchplatz 2.
67 **Elberfeld**, Oskar Edelmann, Hofkamp 35.
68 **Elbing**, M. Jahnke.
69 **Ellerbek**, „Aegier“, E. Kraeft, Kiel-Ellerbek, Irenen-Allee 8.
70 **Elsfleth**, A. Hühne.
71 **Emden**, Hilko Eckhoff.
72 **Erfurt**, H. Kaestner, Johannisstr.
73 **Essen-Ruhr**, Berkenbrink, Yorkstr. 3.
74 **Essen-West**, W. Schlüter, Altendorferstr. 311.
75 **Estebrügge** b. Hamburg.
76 **Falkenberg**, I. Vorsitzender Schlüter.
77 **Flensburg**, Ingenieur H. Bruhn, Dorotheenstr. 46.
78 **Flensburg**, „Prinzessin Heinrich v. Preußen“. Rechtsanwalt Dr. Kruse.
79 **Forbach**, R. Boucher, Nationalstr.
80 **Frankenthal**, F. W. König, Industriestr. 55.
81 **Frankfurt** a. M. Otto Schmidt, Schleusenstraße 19 III.
82 **Friedrichshafen** am Bodensee, Karl Otto, Steuermann.
83 **Friedrichsort**, Marineverein „Admiral von Koester“, Theodor Müller, Friedrichsorterstr.
84 **Frintrop** bei Borbeck.
85 **Gaarden**, Grahl, Lornsenstr. 40.
86 **Geestemünde**, „von „Knorr, Oberfeuerwerker a. D. Allzeit.
87 **Gelsenkirchen**, H. Kerl, Restaurant Ebertz, Bochumerstr.
88 **Gera**, H. Laube, Reichstr. 66.
89 **Gevelsberg**, Wilh. Hedtstück, Mittelstr. 2.
90 **Giessen**, Carl Schwarz.
91 **Gilge**, A. Ponsingies, Kgl. Fischmeist., Labagienen.
92 **Gladbeck** i. Westf., Franz Knid, Carlstr. 10.
93 **Gleiwitz**, Ingenieur Herschel, Markgrafenstr.
94 **Görlitz**, Krage, Cottbuserstr. 2096.
95 **Goslar** am Harz.
96 **Gotha**, Kapitänleut. a. D. v. Einem.
97 **Göttingen**, W. Knop, Burgstr. 18.
98 **Greifswald**, Dr. Kindt, Schuhhagen 21 I.
99 **Gütersloh**, W. Sommerkamp.
100 **Hagen** i. W., P. Ebert, Wittekindstr. 8.
101 **Halberstadt**, Rendant Otto Dawczynski, Königstraße 62.
102 **Halle** a. S., Friedrich Beuche, Gabelsbergerstr. 2
103 **Hamburg 1877**, Dormien, Steinhöft 6.
104 **Hameln**, Mönkemeyer, Finkenbornerweg 45.
105 **Hamm**, H. Staffnet, Nordstr. 9.
106 **Hannover-Linden**, „Prz. Adalbert v. Preußen“ K. Klohe, Eisenbahn-Sekretär, Husarenstraße 28.

107 **Harburg** a. E., Delander, Lauenbruchcrdeich 6.
108 **Haspe,** H. Genthe jr., Enneperstr. 46.
109 **Hattingen** (Ruhr), **Fricdr. Tillmann, Blanken**steinerstraße 11.
110 **Hechthausen.**
111 **Heidelberg,** Kunst, **Hauptstr. 36.**
112 **Heilbronn.**
113 **Heppens** i. O., **siehe Rüstringen.**
114 **Herdecke,** G. Greve, **Wetterstr. 54 a.**
115 **Herne,** Wilh. Wohlfromm, **Koloniestr. 21.**
116 **Herten** i. Westf.
117 **Hettstedt** (Südharz), **W. Stein, Freimarkt 45.**
118 **Hildesheim.**
119 **Hirschberg** i. **Schl., Hugo Nogel, Poetengasse 2.**
120 **Hof** in Bayern, **Hans Schaller.**
121 **Holzwickede.**
122 **Homberg** a. N., **Heinr. Renkhoff, Königstr. 58**
123 **Hörde,** E. Theis, **Friedrichstr. 3.**
124 **Horst-Emscher,** Franz Nethövel, **Horstermark.**
125 **Husum,** Wahl.
126 **Ingolstadt,** J. **Schwinghamer,** Mercystr. 16.
127 **Insterburg.**
128 **Iserlohn,** Karl Jünger, **Oberpostassistent, Gal**meistraße 29.
129 **Itzehoe,** 1. **Vors. Stabsarzt a. D. Dr. Harssen**
130 **Jasenitz,** Sprenger, **Kirchhofstr.**
131 **Jena,** Paul Lauche, **Löbstedterstr. 11.**
132 **Jever,** A. Müller.
133 **Kaiserslautern,** Hermann **Ehrmann, Fabrikant.**
134 **Kamen,** C. Klothmann, **Weißestr. 12.**
135 **Karlsruhe,** Ph. Löser, **Akademiestr. 65.**
136 **Kassel,** G. Hebeler, **Münchebergstr. 28 part.**
137 **Kattowitz,** Schidlo, **Guts- u. Gemeindevorsteher,** Eichenau.
138 **Kiel,** „Prinz **Heinrich** v. **Preußen", Knauth,** Muhliusstr. 25.
139 **Kiel,** „Prinz **Adalbert von Preußen", Kock,** Walkerdamm 19.
140 **Kiel,** „Treue", Heinr. **Schuhmacher, Königsweg 58.**
141 **Kiel,** Soldaten-Verein.
142 **Koblenz,** Conrady, Castorhof 3.
143 **Köln** a. Rh., Kaptlt. **a. D. Oskar Schmidt,** Bayenstr. 59.
144 **Königsberg** i. Pr., **B. Frisch, Georgstr. 25.**
145 **Königshütte** O.-S., **Rose, Schriftf., Wilhelmstr. 15.**
146 **Konstanz** am **Bodensee, G. Diehm, Kapitän,** Rheingutstr. 6.
147 **Kray,** Richard Frohneberg, **Bonifaziusstr. 11.**
148 **Krefeld,** Kahlhoefer.
149 **Kreuznach,** Mannheimerstr. **33 I.**
150 **Laboe,** 1. Vors. **Heinrich.**
151 **Lahr** i. B., Gustav Wagemann, **Gaswerksdirektor.**
152 **Landsberg** a. Warthe, **Carl Bloch, Wasserstr. 8**
153 **Langendreer.**
154 **Langensalza,** Gräfe, **Ober-Postassistent.**
155 **Langen** Bez. **Dmst.**
156 **Lauban** i. Schl., **Paul Scholz.**
157 **Lauenburg** i. Pom., **Bahnmeister Röhr.**
158 **Leer,** J. Janßen, **Heißfelde b. Leer.**
159 **Lehe,** A. Peter, Friedrichstr. 21.
160 **Leipzig,** Dr. H. **Ahlemann, Leipzig-Plagwitz,** Zschocherschestr. 13.
161 **Lengerich,** A. Lunte.
162 **Lennep.**
163 **Lichtenberg,** Bergmann, **Rummelsburg b. Berlin,** Kantstr. 18.
164 **Lindau** i. B., P. Otto, **hintere Metzergasse 74.**
165 **Linden-Dahlhausen** (Ruhr), **Robert Eickoff.**
166 **Lingen** a. Ems, **Hermann Dehnhardt, Elisabeth**straße 69.
167 **Linz,** (Cblz.)
168 **Lübeck,** Gerichtssekretär **Joh. Schweim, Moltke**straße 13.
169 **Lüdenscheid** i. W., **Walter Kersve, Wiesmannstr. 8.**
170 **Ludwigshafen** a. Rh., **Leo Schilling, Ingenieur,** Mundenheim, **Bahnhofstr. 61.**
171 **Magdeburg,** W. Suckow, **Bleckenburgstr. 5 p.**
172 **Mainz,** Joh. Nicolaus **Leidemer,**
173 **Mannheim.** Architekt **Hermann Koopmann,** Rheinvillenstr. 2.
174 **Marburg** a. Lahn, **Vors. Eisenb.-Assistent Scholz.**
175 **Meiderich,** Wilh. **Vogel, Herwaltstr. 56.**
176 **Meiningen,** Ernst Richter, **Eisenbahn-Werkführer,** Leipzigerstraße 70.
177 **Merseburg,** A. Reise, **Annenstr. 22.**
178 **Metz,** J. Gothier, **Sablon b. Metz, Kreuzstr. 6**
179 **Minden** i. W., Oskar Rodewald, **Kutenhauserstr. 22.**
180 **Mörs** a. Rh., **de Cruppe, Hochstraß, Karlstr. 90.**
181 **Mühlhausen** i. Thür., **E. Bernsdorf,** Tiedemannstr.
182 **Mülhausen** i. Els., **M. Kleba, Charlottenstr. 24.**
183 **Mülheim** a. Ruhr, **Vors. Klußmann,** Mülheim a. Ruhr-Broich, **Rathausstraße.**
184 **Mülheim** a. Rhein.
185 **München,** Hans **Schwarz, Eisenbahn-Sekretär,** Eulaliastraße 10 II.
186 **M.-Gladbach,** Christian **Casvers, Crefelderstr. 335.**
187 **Münster** i. W, **Marine-Oberstabsarzt Fischer,** Achtermannstr. 11.
188 **Naumburg** a. S., 1. **Vors. E. Stein.**
189 **Neisse,** F. Wagner, **Blücherstr. 2.**
190 **Neufahrwasser,** „**Hohenzollern", W. Bartsch,** Wilhelmsstr. 13 b.
191 **Neufahrwasser,** „Neufahrwasser", L. Grill, Albrechtstraße 14.
192 **Neumünster,** Gebert, **Färberstr. 15.**
193 **Neunkirchen,** Bez. **Trier, O. König, Kuchen**bergstraße.
194 **Neu-Ruppin,** Alb. **Balzer, Kgl. Fischmeister.**
195 **Neuss,** F. Zimmermann, **Drususstr. 62.**
196 **Neustadt** (Schlesien), **H. Jaap, Ingenieur.**
197 **Neuwarp.**
198 **Nordenhaam,** Vors. **Tietsche, Nordenhaam,** Platzweg 9.
199 **Norden.**
200 **Nordgeorgsfehn** b. **Hollen in Ostfriesland.**
201 **Nürnberg,** Oberleut. **d. R. Ernst Menge, De**mentenstraße 16 I.
202 **Oberhausen,** W. **Schopphaus, Styrum, Ober**hausenerstr. 99.
203 **Oebisfelde,** August **Heidemann, Keltendorf-**Oebisfelde.
204 **Oldenburg** i. G., **Richard Hunger, Louisenbad.**
205 **Opladen.**
206 **Oppeln,** Kubut, Hafenstr. 8.
207 **Osnabrück,** Justus **Meyer.**
208 **Osterfeldt** i. Westf.
209 **Osthofen** i. Rheinhessen.
210 **Ostrowo,** 1. Vors. **Lipowsky, Steinmetzstr.**
211 **Paderborn,** Aloys **Kraft, Heierstr. 30.**
212 **Peine,** W. Prinzler, **Kolonie II. 15.**
213 **Pforzheim,** Ludwig **Kühn, Schloßberg 10.**
214 **Pirna,** Ottomar Schreier, **Kamenzerstr. 1.**
215 **Plauen** i. V., Georg **Horlbeck, Reichstr. 27.**
216 **Podejuch,** R. Köhler, **Klosterstr. 9.**
217 **Posen,** Palszus, **Amtsgerichtsrat, Helmholtz**straße 4 part.

218 **Potsdam.** A. Baffi, Brardenburgerstr 16.
219 **Pölitz.** H Stark, Mühlenstr.
220 **Quakenbrück.**
221 **Ratibor** O.-Schl., Paul Bennek, Langestr. 55.
222 **Recklinghausen,** Hermann Ostermann, Elsparweg 39.
223 **Recklinghausen-Süd,** Wilh. Suerkämper, Feldstraße 3.
224 **Reichenbach** i. V., Eugen Göring, Feldgasse 3.
225 **Remscheid,** Richard Sieper, Neuenhaus 5.
226 **Rendsburg,** Weiß, Osterönfeld.
227 **Rheine,** Gymnasialoberlehrer Joh. Hoffmann, Glasstraße 14.
228 **Rheydt,** Paul Türk, Johanitesstraße 72.
229 **Rostock,** Otto Koepke, Göbenstr. 4.
230 **Ruhrort,** Heinrich von Eicken, D.-Ruhrort, Rheinstraße 51.
231 **Russ,** Kreis Heydekrug, M. Aschmann, Skirriten b. Ruß, Ostpr.
232 **Rüstringen,** Sitz Heppens i. O., Mikus, Heppens, Mühlenweg 14 e.
233 **Saalfeld.** R. Hoy.
234 **Saarbrücken,** Carl Jahnke, Futterstr. 12.
235 **Saargemünd,** B. Tesch, Neunkircherstr. 57.
236 **Saarlouis,** (Vorf. wohnt i. Dillingen a. Saar).
237 **Sagan.**
238 **Saesnitz.**
239 **St. Wendel,** Roeder.
240 **Schmalkalden.**
241 **Schneidemühl,** Wichert, Rustér-Allee.
242 **Schönebeck** a. Elbe, Carl Wichmann, Kaiserstr. 37.
243 **Schweidnitz,** Fabrikbes. H. Rittner, Breslauerstraße 59.
244 **Schwelm** i. Westf.
245 **Schwerin** i. Mecklbg., Otto Berger.
246 **Schwerte,** Heinrich Nolte, Moltkestr. 19.
247 **Seesen** a. Harz.
248 **Siegen,** Ltnt. d. Ref. Aschenborn, Fürstbülowstr.
249 **Soest** i. W., W. Ruthemeyer, Marktstr. 11.
250 **Sonderburg,** Dr. med. Krey.
251 **Spandau,** K. Paropkiewicz, Pichelsdorferstr. 90.
252 **Speyer,** Jung, Armbruststr. 8 I.
253 **Stade,** Carl Körner, Pferdemarkt 8.
254 **Stargard** i. Pom, Gehrt, Oberpostassistent, Bergstraße 25.
255 **Stassfurt,** G. Degenhardt, Wachtelstr. 47.
256 **Steele,** F. Naberschulte, Kirchstr. 14.
257 **Stendal,** Gottfried Klooß, Haackestr. 1.
258 **Sterkrade,** G. Brauns, Hagedornstr 49.
259 **Stettin,** Bahlow, Gabelsbergerstr. 18.
260 **Stolberg,** Rheinld., Fritz Berndt, Rathausstr. 35.,
261 **Stolp** i. Pom., Marine-Stabsarzt der Reserve D. Boseck (Marine-Verein „Prinzadmiral").
262 **Stralsund,** Niedermeyer, Triebseerdamm 33 e.
263 **Strassburg** i. Elf., Alfred Kirseck, Vogesenstr. 77
264 **Straussberg** i. H.
265 **Stuttgart,** Marine-Verein „Fürst Karl von Urach, Graf von Württemberg", Friedrich Frank, Heusteigstraße 15 B.
266 **Stuttgart,** Süddeutscher Seemannsverein, Alfred Luithardt, Eierstr. 40 II.
267 **Suhl,** H. Friedmann, Herrenstr. 12.
268 **Swinemünde,** P. Kropp, Färberstr. 4.
269 **Tangermünde,** Vorf. W. Heidemann, Kirchstr. 59.
270 **Tarnowitz** O.-Schl., 1. Vorf. W. Horstkotte.
271 **Tilsit.**
272 **Torgelow,** „Hohenzollern", Otto Bodenbach, Luisenstraße 8.
273 **Tsingtau** (Kiautschou), Werftbuchführer Pesel.
274 **Ueckermünde.**
275 **Uelzen,** P. Weise, Alwinstr. 32.
276 **Uerdingen,** A. Buschan.
277 **Uetersen** in Holstein, „Neptun", J. Höge.
278 **Unna** i. W., H. König.
279 **Usedom.** H. Haase.
280 **Varel** (Old.), K. Koopmann.
281 **Vegesack,** Kottkamp, Weserstr. 20.
282 **Villingen,** Karl Henny.
283 **Völklingen** a. d. Saar, Emil Schwarz, Bismarckstraße 22.
284 **Waldenburg** i. Schl., Adolf Hoffmann, Laxenberg.
285 **Wanne-Eickel,** F. Berkel, Wanne Hertenerstr.
286 **Warnemünde.**
287 **Wattenscheid.**
288 **Wedel-Schulau** (Post Wedel, Hmb.)
289 **Weidenau.**
290 **Weimar.**
291 **Weissenfels** a. S., B. Hünniger, Schloßgasse 8.
292 **Welper-Blankenstein,** W. Funke, 1. Vorf. Hattingen-Ruhr, Kurzestr. 8.
293 **Werne** i. W., H. Atzel, Langendreer, Sombornerstraße 75.
294 **Wetter** (Ruhr), Adolf Buschmann, Wetter-R., Wilhelmstraße 5.
295 **Wiesbaden,** 1. Vorf. Marine-Assist.-Arzt Dr. Leonhard, Kavellenstr. 32.
296 **Wilhelmsburg,** W. Schaeffer, Rotenhäuserstr. 71.
297 **Wilhelmshaven,** Marine-Ober-Stabsarzt Dr. Behrens, Wallstraße 16.
298 **Wismar,** Dr. Lübke, Dankwartstr. 14.
299 **Witten** a. d. Ruhr, Albert Schaber, Bahnhofstr. 12.
300 **Wittenberg,** Bez. Halle, Fritz Hintze, Pfaffenstraße 28.
301 **Wolgast,** A. Person, Kremeickstr. 43.
302 **Wollin** i. Pom., Friedr. Böttcher, Wachstr. 9.
303 **Worms** a. Rh., Ludw. Pfaff.
304 **Zabrze,** H. Becker, Ruda O.-Schl., Hüttenstr. 65.
305 **Ziegenort,** Beetz.
306 **Züllichow,** J. Kamradt, Schloßstr. 26.
307 **Zwickau** i. Sa., Vorf. Zahn.

Tafel der Zeiten des Hochwassers und Niedrigwassers in Cuxhaven für das Jahr 1912.

Die folgende Tafel enthält die Angaben der mitteleuropäischen Zeiten des Hoch- und Niedrigwassers in Cuxhaven für jeden Tag im Jahre 1912. Die Zeit des Hochwassers (Flut) ist der Augenblick, wo das Wasser seinen höchsten Stand erreicht hat und wieder zu fallen beginnt; die Zeit des Niedrigwassers (Ebbe) ist der Augenblick, wo das Wasser seinen tiefsten Stand erreicht hat und wieder zu steigen beginnt.

In dem dieser Tafel beigefügten Anhange sind für eine Reihe von Orten der deutschen Nordseeküste die Unterschiede der Hafenzeiten mit der Hafenzeit von Cuxhaven, also die Verspätungen (†) oder Verfrühungen (*) zu finden.

Januar

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
9 33	10 12	1	3 54	4 30
10 44	11 14	2	5 4	5 36
11 44	—	3	6 9	6 43
12 15	12 46	4	7 16	7 44
1 12	1 39	5	8 12	8 40
2 6	2 31	6	9 6	9 32
2 58	3 22	7	9 56	10 22
3 48	4 13	8	10 46	11 8
4 36	5 0	9	11 30	11 51
5 24	5 47	10	—	12 12
6 9	6 30	11	12 32	12 51
6 51	7 16	12	1 10	1 33
7 44	8 12	13	1 57	2 23
8 43	9 18	14	2 54	3 32
9 54	10 28	15	4 11	4 46
11 0	11 29	16	5 19	5 50
11 57	—	17	6 22	6 51
12 23	12 47	18	7 16	7 39
1 8	1 29	19	8 1	8 22
1 49	2 8	20	8 42	9 1
2 27	2 45	21	9 20	9 35
3 1	3 18	22	9 52	10 7
3 33	3 49	23	10 23	10 39
4 6	4 24	24	10 56	11 12
4 41	4 59	25	11 29	11 45
5 17	5 37	26	—	12 3
5 57	6 19	27	12 21	12 41
6 41	7 8	28	1 1	1 21
7 31	8 6	29	1 46	2 17
8 45	9 21	30	2 50	3 38
10 5	10 43	31	4 22	5 5

Februar

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
11 23	11 59	1	5 44	6 25
—	12 34	2	7 3	7 35
1 4	1 33	3	8 8	8 35
2 1	2 26	4	9 0	9 25
2 50	3 14	5	9 48	10 10
3 36	3 57	6	10 31	10 51
4 18	4 38	7	11 10	11 29
4 58	5 16	8	11 45	—
5 34	5 52	9	12 1	12 17
6 8	6 26	10	12 31	12 47
6 47	7 12	11	1 6	1 29
7 42	8 19	12	1 55	2 30
8 57	9 37	13	3 8	3 53
10 17	10 58	14	4 35	5 12
11 27	11 58	15	5 48	6 22
—	12 24	16	6 52	7 18
12 49	1 11	17	7 42	8 4
1 32	1 51	18	8 24	8 43
2 9	2 26	19	9 0	9 16
2 41	2 57	20	9 31	9 47
3 13	3 29	21	10 3	10 19
3 45	4 3	22	10 37	10 53
4 20	4 36	23	11 8	11 24
4 53	5 9	24	11 38	11 54
5 27	5 44	25	—	12 9
6 5	6 29	26	12 28	12 50
6 55	7 33	27	1 13	1 47
8 16	9 2	28	2 27	3 14
9 49	10 35	29	4 6	4 53

März

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
11 17	11 53	1	5 37	6 18
—	12 26	2	6 54	7 27
12 57	1 24	3	7 56	8 20
1 47	2 9	4	8 43	9 5
2 31	2 52	5	9 27	9 45
3 11	3 31	6	10 5	10 23
3 49	4 7	7	10 41	10 56
4 28	4 37	8	11 9	11 22
4 52	5 11	9	11 39	11 53
5 27	5 42	10	—	12 6
6 2	6 29	11	12 24	12 49
6 58	7 34	12	1 15	1 45
8 15	8 57	13	2 26	3 9
9 39	10 21	14	3 55	4 39
10 57	11 29	15	5 16	5 50
11 58	—	16	6 23	6 52
12 24	12 46	17	7 15	7 37
1 6	1 24	18	7 56	8 15
1 42	2 0	19	8 34	8 49
2 15	2 31	20	9 6	9 23
2 48	3 3	21	9 37	9 53
3 19	3 33	22	10 7	10 24
3 50	4 7	23	10 40	10 56
4 24	4 43	24	11 14	11 31
5 2	5 23	25	11 50	—
5 48	6 16	26	12 12	12 37
6 50	7 31	27	1 8	1 45
8 17	9 5	28	2 28	3 18
9 51	10 36	29	4 8	4 54
11 12	11 41	30	5 32	6 9
—	12 13	31	6 41	7 9

April

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
12 40	1 3	1	7 34	7 57
1 25	1 46	2	8 19	8 40
2 6	2 25	3	8 59	9 18
2 43	3 0	4	9 34	9 49
3 15	3 29	5	10 8	10 19
3 45	4 3	6	10 36	10 52
4 20	4 35	7	11 5	11 20
4 52	5 11	8	11 37	11 58
5 35	6 1	9	—	12 22
6 29	7 3	10	12 48	1 19
7 41	8 21	11	1 52	2 32
9 2	9 42	12	3 15	3 59
10 19	10 52	13	4 37	5 11
11 22	11 47	14	5 43	6 11
—	12 10	15	6 37	6 59
12 30	12 49	16	7 19	7 37
1 6	1 23	17	7 55	8 12
1 39	1 57	18	8 31	8 49
2 15	2 33	19	9 8	9 24
2 50	3 8	20	9 42	10 0
3 26	3 45	21	10 19	10 39
4 6	4 29	22	11 0	11 21
4 52	5 17	23	11 43	—
5 43	6 14	24	12 6	12 35
6 48	7 30	25	1 6	1 48
8 16	9 2	26	2 27	3 15
9 47	10 26	27	4 4	4 44
10 59	11 26	28	5 19	5 49
11 50	—	29	6 16	6 42
12 14	12 37	30	7 7	7 30

Mai

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
12 59	1 18	1	7 50	8 10
1 37	1 54	2	8 28	8 44
2 10	2 28	3	9 3	9 20
2 46	3 3	4	9 37	9 53
3 19	3 34	5	10 8	10 25
3 52	4 8	6	10 40	10 57
4 27	4 49	7	11 17	11 37
5 12	5 35	8	11 58	—
6 0	6 29	9	12 21	12 47
7 1	7 36	10	1 16	1 47
8 15	8 52	11	2 26	3 4
9 28	10 2	12	3 44	4 19
10 32	10 59	13	4 50	5 19
11 26	11 49	14	5 49	6 15
—	12 8	15	6 36	6 57
12 28	12 49	16	7 19	7 42
1 10	1 29	17	8 2	8 21
1 47	2 6	18	8 40	9 1
2 26	2 48	19	9 22	9 45
3 11	3 34	20	10 8	10 31
3 58	4 23	21	10 54	11 18
4 49	5 13	22	11 39	—
5 39	6 8	23	12 2	12 29
6 40	7 21	24	12 58	1 35
8 5	8 42	25	2 16	2 53
9 19	9 55	26	3 34	4 12
10 29	10 59	27	4 47	5 18
11 23	11 44	28	5 45	6 9
—	12 6	29	6 34	7 0
12 31	12 52	30	7 23	7 43
1 11	1 30	31	8 3	8 23

Juni

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
1 49	2 7	1	8 41	8 59
2 21	2 41	2	9 15	9 33
2 59	3 17	3	9 51	10 8
3 34	3 52	4	10 25	10 42
4 10	4 29	5	10 59	11 17
4 49	5 9	6	11 34	11 54
5 31	5 55	7	—	12 16
6 22	6 50	8	12 41	1 7
7 19	7 51	9	1 33	2 2
8 24	8 56	10	2 35	3 8
9 29	10 2	11	3 45	4 19
10 32	10 59	12	4 50	5 18
11 25	11 49	13	5 47	6 15
—	12 13	14	6 41	7 7
12 37	1 1	15	7 32	7 5.
1 24	1 49	16	8 23	8 47
2 13	2 38	17	9 13	9 37
3 3	3 28	18	10 2	10 27
3 54	4 20	19	10 52	11 16
4 46	5 11	20	11 39	12 0
5 35	6 1	21	—	12 24
6 28	6 59	22	12 48	1 17
7 29	8 0	23	1 44	2 11
8 35	9 7	24	2 46	3 19
9 40	10 12	25	3 56	4 30
10 42	11 12	26	5 1	5 32
11 38	—	27	6 1	6 31
12 4	12 29	28	6 58	7 20
12 50	1 10	29	7 41	8 4
1 31	1 51	30	8 25	8 45

Juli

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
2 11	2 30	1	9 5	9 23
2 49	3 6	2	9 40	9 57
3 23	3 40	3	10 14	10 30
3 57	4 14	4	10 46	11 1
4 30	4 48	5	11 17	11 35
5 8	5 29	6	11 54	—
5 50	6 11	7	12 13	12 33
6 32	6 53	8	12 52	1 11
7 19	7 50	9	1 35	2 2
8 24	8 58	10	2 35	3 10
9 33	10 8	11	3 49	4 25
10 43	11 14	12	5 2	5 35
11 44	—	13	6 9	6 43
12 15	12 46	14	7 16	7 46
1 14	1 42	15	8 15	8 43
2 9	2 35	16	9 10	9 33
2 59	3 23	17	9 57	10 22
3 48	4 13	18	10 46	11 10
4 38	5 0	19	11 30	11 50
5 22	5 44	20	—	12 9
6 4	6 25	21	12 27	12 46
6 47	7 11	22	1 6	1 28
7 39	8 10	23	1 53	2 21
8 46	9 20	24	2 57	3 33
9 55	10 32	25	4 12	4 50
11 6	11 37	26	5 26	6 0
—	12 5	27	6 32	7 1
12 32	12 56	28	7 26	7 50
1 18	1 38	29	8 11	8 32
1 58	2 17	30	8 51	9 9
2 34	2 51	31	9 25	9 40

August

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
3 6	3 22	1	9 56	10 11
3 37	3 52	2	10 25	10 41
4 8	4 24	3	10 56	11 11
4 40	4 57	4	11 26	11 42
5 15	5 33	5	11 58	—
5 52	6 13	6	12 15	12 35
6 33	6 59	7	12 53	1 15
7 29	8 6	8	1 43	2 17
8 46	9 30	9	2 57	3 46
10 13	10 54	10	4 31	5 13
11 30	—	11	5 53	6 32
12 5	12 36	12	7 5	7 39
1 6	1 36	13	8 9	8 37
2 3	2 27	14	9 2	9 24
2 49	3 10	15	9 44	10 6
3 32	3 54	16	10 28	10 43
4 15	4 35	17	11 7	11 25
4 54	5 13	18	11 42	11 57
5 31	5 47	19	—	12 11
6 5	6 25	20	12 27	12 45
6 48	7 17	21	1 6	1 31
7 55	8 36	22	2 6	2 47
9 19	10 0	23	3 34	4 17
10 38	11 12	24	4 57	5 32
11 44	—	25	6 3	6 40
12 12	12 37	26	7 6	7 30
12 59	1 20	27	7 52	8 11
1 38	1 50	28	8 30	8 47
2 13	2 27	29	9 2	9 17
2 42	2 58	30	9 32	9 45
3 11	3 26	31	10 0	10 15

September

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
3 41	3 56	1	10 29	10 46
4 13	4 28	2	11 0	11 14
4 44	5 1	3	11 29	11 45
5 19	5 37	4	—	12 1
5 58	6 26	5	12 20	12 45
7 0	7 43	6	1 16	1 55
8 30	9 17	7	2 41	3 32
10 3	10 46	8	4 21	5 5
11 24	11 58	9	5 47	6 25
—	12 30	10	6 59	7 29
12 58	1 21	11	7 53	8 19
1 45	2 7	12	8 41	9 2
2 27	2 47	13	9 21	9 41
3 7	3 25	14	9 59	10 18
3 44	4 1	15	10 34	10 49
4 17	4 35	16	11 6	11 20
4 51	5 7	17	11 33	11 49
5 25	5 47	18	—	12 9
6 12	6 45	19	12 32	1 2
7 25	8 7	20	1 37	2 18
8 49	9 30	21	3 2	3 47
10 11	10 47	22	4 29	5 6
11 19	11 46	23	5 41	6 12
—	12 11	24	6 39	7 2
12 33	12 52	25	7 23	7 41
1 9	1 25	26	7 58	8 14
1 40	1 56	27	8 30	8 45
2 11	2 26	28	9 1	9 16
2 42	2 57	29	9 31	9 46
3 12	3 27	30	10 1	10 15

Oktober

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
3 42	3 58	1	10 31	10 45
4 14	4 38	2	11 3	11 23
4 56	5 19	3	11 43	—
5 47	6 18	4	12 0	12 37
6 56	7 42	5	1 12	1 53
8 30	9 16	6	2 41	3 32
10 0	10 39	7	4 18	4 58
11 11	11 44	8	5 37	6 11
—	12 12	9	6 41	7 7
12 37	12 58	10	7 30	7 52
1 19	1 39	11	8 13	8 32
1 58	2 17	12	8 52	9 10
2 36	2 54	13	9 28	9 45
3 11	3 28	14	10 2	10 17
3 44	4 0	15	10 32	10 50
4 20	4 40	16	11 8	11 25
5 0	5 22	17	11 45	—
5 48	6 19	18	12 9	12 37
6 54	7 33	19	1 9	1 44
8 13	8 54	20	2 24	3 8
9 32	10 9	21	3 49	4 27
10 40	11 7	22	4 59	5 28
11 30	11 52	23	5 54	6 19
—	12 13	24	6 42	7 0
12 30	12 47	25	7 18	7 36
1 4	1 20	26	7 53	8 11
1 37	1 54	27	8 28	8 44
2 9	2 24	28	8 59	9 17
2 43	3 1	29	9 35	9 55
3 21	3 41	30	10 14	10 34
4 2	4 21	31	10 54	11 16

November

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
4 49	5 16	1	11 40	—
5 46	6 18	2	12 8	12 37
6 56	7 39	3	1 12	1 50
8 24	9 8	4	2 35	3 23
9 50	10 25	5	4 7	4 44
10 54	11 19	6	5 14	5 43
11 43	—	7	6 10	6 37
12 8	12 29	8	6 59	7 22
12 51	1 13	9	7 46	8 6
1 32	1 51	10	8 25	8 42
2 7	2 25	11	8 59	9 15
2 41	3 0	12	9 34	9 55
3 21	3 41	13	10 14	10 31
3 59	4 18	14	10 48	11 5
4 38	5 0	15	11 25	11 47
5 24	5 49	16	—	12 10
6 15	6 49	17	12 33	1 5
7 25	8 2	18	1 37	2 13
8 37	9 10	19	2 49	3 25
9 43	10 12	20	4 0	4 30
10 40	11 5	21	4 59	5 26
11 28	11 48	22	5 52	6 15
—	12 9	23	6 37	6 59
12 29	12 47	24	7 18	7 37
1 5	1 26	25	7 59	8 21
1 47	2 6	26	8 40	9 2
2 27	2 49	27	9 23	9 45
3 11	3 35	28	10 8	10 30
3 58	4 24	29	10 55	11 19
4 51	5 17	30	11 42	—

Dezember

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
5 41	6 10	1	12 4	12 30
6 43	7 21	2	1 0	1 35
7 59	8 37	3	2 10	2 48
9 14	9 50	4	3 29	4 7
10 23	10 51	5	4 41	5 10
11 17	11 41	6	5 39	6 7
—	12 5	7	6 33	6 55
12 26	12 49	8	7 20	7 40
1 8	1 29	9	8 2	8 24
1 50	2 10	10	8 45	9 4
2 29	2 49	11	9 23	9 41
3 7	3 24	12	9 58	10 14
3 41	3 59	13	10 31	10 48
4 17	4 38	14	11 7	11 25
4 59	5 20	15	11 44	—
5 43	6 7	16	12 5	12 23
6 31	6 58	17	12 50	1 15
7 26	7 56	18	1 40	2 7
8 27	8 57	19	2 38	3 9
9 28	9 59	20	3 44	4 16
10 31	10 59	21	4 49	5 19
11 25	11 51	22	5 48	6 17
—	12 16	23	6 44	7 10
12 40	1 3	24	7 34	8 0
1 27	1 52	25	8 26	8 52
2 17	2 43	26	9 17	9 42
3 8	3 38	27	10 7	10 31
3 58	4 22	28	10 54	11 17
4 47	5 11	29	11 39	12 0
5 35	6 1	30	—	12 24
6 23	6 51	31	12 47	1 10

Anhang zur Tafel der Hochwasser- und Niedrigwasser-Zeiten.

Verspätung oder Verfrühung in den mitteleuropäischen Zeiten des Hochwassers und Niedrigwassers an verschiedenen Punkten der deutschen Nordseeküste gegen die in der vorangehenden Tafel für das Jahr 1912 berechneten Hochwasser- und Niedrigwasser-Zeiten von Cuxhaven mit Angaben von mittleren Flutgrößen.

Ort	Mitteleuropäische Zeit des Hochwassers (* früher, † später als in Cuxhaven) Std.	Min.	Niedrigwassers Std.	Min.	Mittlere Flutgröße in Metern
Helgoland	* 1	13	* 1	19	2,06
Borkum, Südwesthörn	* 2	6	* 2	32	2,20
Knock, an der	* 0	51	—		2,76
Emden, Nesserland-Schleuse	* 0	31	* 0	21	3,05
Leer, Hafen	† 0	45	† 1	28	2,10
Papenburger Schleuse	† 2	9	—		1,17
Juist	* 1	59	* 2	6	2,33
Norderney, Reede	* 1	47	* 2	4	2,35
Baltrum, Reede	* 1	31	* 2	8	2,41
Westeraccumersiel	* 1	12	* 0	54	2,17
Langeroog, Reede	* 1	27	* 2	3	2,44
Neu Harlingersiel	* 1	8	† 0	16	2,04
Spiekeroog, Reede	* 1	31	* 1	57	2,58
Friedrichsschleuse	* 0	58	† 0	59	1,82
Wangeroog, Kirchturm	* 1	26	—		2,51
Horumersiel	* 0	59	—		—
Hooksiel	* 0	39	—		3,14
Rüstringersiel	* 0	35	—		—
Wilhelmshaven	† 0	7	* 0	31	3,46
Mariensiel	† 0	17	—		—
Varelersiel	† 0	55	—		2,98
Roter Sand, Leuchtturm	* 1	8	—		—
Weser-Feuerschiff	* 0	52	—		3,14
Hohenwegs, Leuchtturm	* 0	46	—		3,05
Bremerhaven, Einfahrt	† 0	12	† 0	28	3,31
Geestemünde, Einfahrt	† 0	16	† 0	33	3,31
Nordenham	† 0	30	—		—
Brake	† 1	11	† 1	25	3,08
Elsfleth	† 1	41	† 2	5	2,81
Vegesack	† 2	26	† 3	10	2,04
Bremen, Freihafen	† 3	7	† 4	1	1,28
Elbe-Feuerschiff Nr 1.	* 0	57	—		2,86
Scharhörn	* 0	53	—		2,86

Ort	Mitteleuropäische Zeit des Hochwassers (* früher, † später als in Cuxhaven) Std.	Min.	Niedrigwassers Std.	Min.	Mittlere Flutgröße in Metern
Cuxhaven, Einfahrt	0	0	0	0	2,86
Brunsbüttel	† 1	2	† 1	17	2,71
Glückstadt, Hafeneinfahrt	† 1	58	† 2	13	2,88
Brunshausen	† 2	43	† 3	9	2,72
Lühe	† 2	46	† 3	19	2,55
Schulau	† 3	18	† 3	57	2,45
Blankenese (Falkental)	† 3	35	† 4	21	2,27
Harburg, Schleuse	† 4	40	—		1,70
Hamburg, Ponton bei St. Pauli	† 4	17	† 5	9	1,96
Bunthaus	† 4	56	† 6	11	1,40
Blauort-Sand, Norderpiep	* 0	10	—		3,06
Büsum, Hafen	† 0	4	—		3,14
Meldorf, Hafen	† 0	42	—		—
Eider, Ansegelungstonne	* 1	13	—		3,14
Vollerwieck, Verlorenhörn	† 0	1	—		2,98
Tönning, Reede	† 0	52	† 1	9	2,51
Tönning, Dampfschiffbrücke	† 0	57	† 1	14	2,67
Mittelhever, Ansegl.-Tonne	* 0	57	—		2,90
Pellworm, Hafen	† 1	1	—		3,00
Südfall, Fahrwasserkante	† 0	31	—		3,00
Nordstrand, Fahrwasserkante	† 1	0	—		3,10
Husum, Schleuse	† 1	19	—		3,30
Schmaltief, Ansegel.-Tonne	* 0	57	—		2,70
Hooge, Süderaue	† 0	42	—		2,70
Wyk (Insel Föhr)	† 1	1	—		2,51
Dagebüll, Brücke	† 1	18	—		2,67
Amrum, Kniephafen	* 0	17	—		2,50
Listertief, Ansegel.-Tonne	* 0	18	—		1,60
List, Reede	† 1	26	—		1,63
Röm, Südspitze	† 1	22	—		1,60
Munkmarsch Loch	† 1	38	—		1,70
Hoyer, Schleuse	† 2	16	—		2,04

Die Bestimmungen über die Barttracht in der Kaiserlichen Marine.

Im amtlichen Marineverordnungsblatt findet sich allerdings keine Bestimmung über die vorgeschriebene Barttracht. Daß es aber dennoch eine gibt, die recht strenge befolgt werden muß, ist bekannt. Sie besteht seit langen Jahren. Im Oktober 1895 stand z. B. im Kieler Stations-Befehl, daß Se. Majestät der Kaiser den Wunsch ausgesprochen habe, Seeoffiziere und Mannschaften sollten keinen Schnurrbart mehr tragen, sondern entweder glatt rasiert gehen oder sich einen Vollbart stehen lassen. Es ist selbstverständlich, daß ein Wunsch Sr. Majestät einem Befehl gleich zu achten ist. Im weitern Verlauf wurde dann die Bestimmung auch auf die Marineingenieure und Aerzte ausgedehnt. Heute trägt jeder Marineangehörige entweder einen Spitzbart oder er erscheint glatt rasiert. Der Spitzbart entwickelte sich aus dem Voll-

Das schnellste Torpedoboot der Welt. Swift, englisch, von Stapel 1907. Deplacement 1850 t. Geschwindigkeit 35,2 Seemeilen. Armierung: vier 10,2 und zwei 45 cm Torpedoausstoßrohre. Pferdestärken: 30000. Länge 105,2, Breite 10,4, Tiefgang 3,2 Meter. Kohlenvorrat für 2000 Seemeilen.

bart. Manch einem dünkte der Vollbart nicht gerade schön. Sicher ist, daß ein solcher zum mindesten älter macht. So nahm man das Messer und rasierte sich auf den Backen die Haare fort, um möglichst wenig von dem häßlichen Bart sehen zu lassen. Bei manchen Herren besteht der Vollbart heut nur noch aus wenigen kurzen Haaren am Kinn. Einer Anordnung des Prinzen Heinrich zufolge, durch den die Barttrachtfrage s. Zt. überhaupt aufgerollt wurde, soll nun aber auf den Backen der Bart mindestens 7 Millimeter stehen gelassen werden!

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß der Zwang einer bestimmten Barttracht von den Marineangehörigen nicht angenehm empfunden wird. Manch einem steht durchaus nicht das „Glattrasierte.“ Er

meint gar zu jugendlich auszuschauen. Nun wachsen ihm wohl die Haare über der Oberlippe, aber am Kinn bleiben es hoffnungslose Stoppeln. Was tun?

Folgendes in der Marine viel kolportiertes Geschichtchen zeigt, wie der Widerstand gegen die vorschriftsmäßige Barttracht überwunden wurde. Anfänglich meinten die Herren Aerzte, sie hätten es nicht nötig, sich der Anordnung zu fügen. Sie gälte nur für Seeoffiziere und Mannschaften.

Auf einem Kriegsschiff speiste einst mit einem hohen Herrn zusammen an der Tafel ein Assistenzarzt. Der hohe Herr fragte den links neben ihm sitzenden Kommandanten: „Haben Sie einen Armee-Sanitätsoffizier an Bord?"

Der guckte verwundert auf und sagte: „Nein, ich verstehe nicht. Bei mir befindet sich nur der Marineassistenzarzt X kommandiert."

„Sie irren," und der hohe Herr wies auf den Assistenzarzt, den

Das z. Z. größte deutsche Linienschiff „Hel

ein strammer Kavallerie-Schurrbart zierte. „Wer ist der Herr dort?"

„Das ist der Marine-Assistenzarzt X."

„Ich sage Ihnen nochmals, Sie irren, es ist kein „Marine-Assistenzarzt!"

Die Geschichte braucht nicht bis zum Ende erzählt zu werden. Das Resultat war, daß sich der Assistenzarzt zwischen Suppe und Braten in seine Kammer begab und sich dort vom Schiffsbarbier die Zierde des Mannes, seinen stolzen Schnurrbart abnehmen lassen mußte. Im vorschriftsmäßigen Zustand meldete er sich bei dem hohen Herrn. Der begrüßte ihn: „Ah, es freut mich, Ihre Bekanntschaft zu machen Herr Marineassistenzarzt X.".

In verschiedenen Armeen und Marinen bestehen übrigens ähnliche Vorschriften über das Tragen des Bartes. In der englischen Flotte z. B. kennt man, wie bei uns, auch nur „alles oder garnichts," d. h. den Vollbart oder das „glatt rasierte" Gesicht. X.

land" auf der Probefahrt am 12. 7. 1911.

Die Einteilung unserer Flotte.

Von L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Die Hochseeflotte stellt den jederzeit kampfbereiten Teil unserer Seemacht dar. Sie enthält das neueste und gefechtstüchtigste Schiffsmaterial, das wir besitzen, und ist imstande, nach eventuell notwendig werdenden Kohlenergänzungen dem Feind wenige Stunden nach der Mobilmachungserklärung entgegen zu gehen. Im Gegensatz zu ihr enthält die Reservefflotte die älteren Linienschiffe. Von ihr befinden sich nur einzelne im Dienst, haben also die volle Besatzung an Bord. Ehe die Reservefflotte gefechtsbereit ist, vergehen mehrere Tage. Die Hochseeflotte untersteht einem Admiral und umfaßt zunächst 16 Linienschiffe. Dieses Jahr — voraussichtlich bleibt der Bestand bis zum 1. April 1912 der gleiche — sind es „Deutschland" (Flaggschiff der Hochseeflotte — das Schiff gehört zugleich zum zweiten Geschwader) „Westfalen," „Nassau," „Rheinland," „Posen" (die 4 Schiffe sind sogenannte Dreadnougths) „Hannover," „Schlesien," „Mecklenburg," „Wettin." Diese 8 Schiffe bilden das erste Geschwader. Das zweite Geschwader setzt sich zusammen aus „Preußen," „Schleswig-Holstein," „Elsaß," „Hessen," „Braunschweig," „Lothringen," „Pommern" und der oben genannten „Deutschland." Jedes Geschwader besteht also aus acht Linienschiffen. Bei jedem Geschwader befindet sich noch ein zweiter Admiral zur Unterstützung des Geschwaderchefs. Außer den Linienschiffen verfügt die Hochseeflotte über die Aufklärungsschiffe, nämlich 4 große und 6 kleine Kreuzer. Die Gruppe wird von einem Admiral befehligt, dem ein zweiter Flaggoffizier beigegeben ist. Jetzt besteht die Gruppe aus: „Von der Tann," „Blücher" (Flaggschiff des Führers), „York" und „Roon." „Von der Tann" benennt man „Linienschiffskreuzer," weil er an Gefechtswert etwa die gleiche Stärke wie ein Linienschiff hat, die anderen „Panzerkreuzer."

Ferner gehören zur Aufklärungsgruppe die kleinen geschützten Kreuzer „Mainz," „Königsberg," „Dresden," „Berlin," „Lübeck," „Stettin." Endlich gibt es noch einige Tender der Flotte. Sie dienen zum Scheibenschleppen usw. Es sind „Hela," „Blitz," „Pfeil." Der Hochseeflotte teilweise unterstellt (d. h. z. B. während der Zeit der Herbstmanöver) sind mehrere Torpedobootsflotillen. (Erste bis sechste.)

Das Kreuzergeschwader ist ein leicht beweglicher Schiffsverband, der dazu dient, überall aufzutreten, wo die Interessen des Reiches im Ausland es notwendig erscheinen lassen. Seit langem weilt das Geschwader in Ostasien, weil es ratsam dünkt, die Hauptauslandsstreitmacht an den chinesischen Küsten zusammenzuhalten, dort, wo die vitalsten Interessen unseres Handels zu vertreten sind, und wo zugleich ein guter Stützpunkt (Kiautschau) vorhanden ist. Ferner gehören zum Verband der große Kreuzer „Gneisenau," sowie die kleinen Kreuzer „Nürnberg," „Leipzig," „Emden."

Auf den verschiedenen Stationen liegen einzelne kleine Kreuzer oder Kanonenboote. In Ostasien: Kanonenboote: „Iltis," „Jaguar," „Tiger," „Luchs," die Flußkanonenboote „Tsingtau," „Vaterland" und „Otter," und die Torpedoboote „Taku" und „S 90." Auf der westafrikanischen Station die Kanonenboote „Panther," „Eber" und das

Vermessungsschiff „Möwe." In Konstantinopel die „Loreley." Den Dienst auf der west- und ostamerikanischen Station versieht der kleine Kreuzer „Bremen," auf der ostafrikanischen die kleinen Kreuzer „Geier" und „Seeadler," sowie der jetzt Kanonenboot benannte „Sperber." Endlich liegen auf der australischen Station die kleinen Kreuzer „Condor" und „Cormoran," sowie das Vermessungsschiff „Planet."

Den einzelnen Inspektionen sind zu Schul- und Ausbildungszwecken verschiedene Schiffe unterstellt. So gehören die 4 Schulschiffe für Kadetten und Schiffsjungen, „Hertha," „Viktoria Luise, „Hansa"

Instandsetzung eines Fischerbootes bei eingetretener Ebbe.

und „Vineta," sowie der alte „König Wilhelm," der aber nur noch eine Hulk, d. h. er kann sich unter eigenem Dampf nicht mehr fortbewegen, darstellt —, zur Inspektion des Bildungswesens. Der Inspektion des Torpedowesens unterstehen die verschiedenen Torpedobootsflotillen, Schulboote usw., ferner das alte Panzerschiff „Württemberg." das Hebeschiff für Unterseeboote „Vulkan," der große Kreuzer „Friedrich Carl" und die kleinen Kreuzer „Augsburg" und „München." Letztere Schiffe dienen der Ausbildung des Torpedopersonals und zu Versuchszwecken. (Ausprobierung von Lanzierrohren, Torpedos usw.) Das Gleiche gilt von den der Inspektion der Schiffsartillerie unterstellten Schiffen: dem Linienschiff „Schwaben," den kleinen Kreuzern „Undine," „Stuttgart," „Danzig," den großen Kreuzern „Prinz Heinrich" und „Prinz Adalbert." Schließlich sind die 3 Spezialschiffe für das Legen von Streuminen „Pelikan," „Nautilus" und „Albatroß" der der Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens angegliedert. — Wenn noch hinzugefügt wird, daß die Kaiserliche Jacht „Hohenzollern" und die beiden Torpedoboote, die das Schiff meist begleiten, für einige Monate im Jahr zur Verfügung Sr. Majestät des Kaisers in Dienst kommen, ebenso wie verschiedene kleine Schiffe und Fahrzeuge, die vorübergehend zum Schutz der Fischerei („Aviso," „Zieten") und zu Unterrichtsfahrten (Grille) unter Flagge und Wimpel gehalten werden, so haben wir das gesamte fahrbereite Schiffsmaterial unserer Marine im großen Revue passieren lassen. Selbstverständlich konnte die Aufzählung nicht erschöpfend sein, und hin und wieder wird man vielleicht ein Schiff finden, das hier nicht erwähnt wurde. Z. B. wird es der Fall von „zu Probefahrten" in Dienst gestellten Schiffen sein. Solche lassen sich nicht genau aufführen, da die Ablieferungstermine der Werften nicht vorher fest bestimmt sind.

Silbenrätsel. (Auflösung im Annoncen-Anhang.)

Aus den nachstehend angeführten Silben sollen Worte gebildet werden, so daß sie folgenden Sinn ergeben: 1. Aufgang an Bord eines Schiffes. 2. Ein Küstenfahrzeug für den Heringsfang. 3. Einen starken Sturm. 4. Einen Beruf, der nur unter dem Wasser ausgeübt wird. 5. Einen Wirbelwind. 6. Den Namen eines deutschen Kanonenbootes. 7. Eine Wasserjungfrau. 8. Das Gehäuse eines Seetieres, das als Schmuck verarbeitet wird. 9. Eine Wasserpflanze. 10. Ein Seezeichen. 11. Eine charakteristische Wasserbewegung. 12. Eine Austernart. 13. Eine südländische Frucht. 14. Ein Weltteil. 15. Einen Ankerplatz.

Sind die Worte richtig gefunden, so ergeben ihre Anfangsbuchstaben von oben nach unten gelesen den Namen eines beliebten Buchwerkes.

al ce ber cher dat de o eb eu fall fun ge ger kan ko le log leucht na ni or pa ral reo reep ro tai tau tives tel turm xe.

A. M.

Die Aufgabe der Kreuzer ist im Kriege, den Feind zu erspähen, mit ihm Fühlung zu nehmen und Nachrichten einzuziehen, daher ist auf große Geschwindigkeit zu halten; sie bewähren sich somit als ein — allerdings durchaus notwendiges — Beiwerk einer mobilen Flotte; niemals imstande, eine Entscheidung herbeizuführen.

Ein besatzungsloses elektrisches Fernlenkboot

hat Herr Chr. Wirth aus Nürnberg erfunden, ein Boot, das durch elektrische Herzsche Wellen vom Lande aus dirigiert werden kann. Die Vorführung, die kürzlich vor einem geladenen Publikum auf dem Wannsee stattfand, verlief überraschend günstig. Das Fernlenkboot wurde von seiner Liegestatt in den See hinausgeschleppt. Dann verließen sämtliche Personen das Fahrzeug und kehrten in einem Beiboot an das Ufer zurück. Nachdem hierauf der Startschuß erfolgt war, gab der Erfinder die ersten elektrischen Wellen. Man vernahm auf der Terrasse des Kaiser-Pavillons, auf der die Funkenstation aufgestellt war, das kurze, scharfe Prasseln der Funken. Gleichzeitig leuchteten auf dem Boot weit draußen auf dem See Lichtsignale auf, die Motoren setzten sich in Bewegung, und das Boot begann die selbständige Fahrt. Durch zahlreiche auf dem See verankerte Segelboote und andere Fahrzeuge hindurch nahm es seinen Weg u. fuhr Schleifen und Wendungen. Immer wieder zeigte das Knattern der Primärstation daß neue Kommandos durch die Luft gesandt wurden, und prompt erfolgte jedesmal das Legen des Steuers auf dem Boot draußen und eine entsprechende Aenderung des Kurses.

Englische Karikatur auf die vermeintliche deutsche Invasion in England: Deutsche Soldaten als englische Touristen verkleidet an Bord eines auf der Reise nach England befindlichen Dampfers.

Liste der deutschen Kriegsschiffe.

Klasse	Schiffsnamen	Wasserverdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Sch.rauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Besatzung: Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
	Linienschiffe.														
	S, Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm und Weissenburg, 1911 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ersatz Hagen, Aegir, Odin, 1910 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiser, Friedrich der Große, 1909 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oldenburg, Thüringen, Ostfriesland, Helgoland	etwa 22800	20,5	etwa 22800	166,5	28,5	8,2	23	6	2	9	2	30	1035	**1107**
Nassau-Klasse *)	Nassau, Westfalen, Posen, Rheinland	18900	20	20000 (3)	145,7	26,9	8,1	22	5	2	8	2	30	892	**961**
Deutschl.-Klasse	Deutschland, Pommern, Hannover, Schlesien, Schleswig-Holstein	13200	18 / 19,26	17000 (3)	125,9	22,2	7,7	19	5	2	16	1	24	662	**729**
Braunschw.-Kl.	Braunschweig, Lothringen, Preußen, Hessen und Elsaß	13200	18 / 18,7	16000 (3)	126,0	22,2	7,7	19	5	2	16	1	22	626	**691**
Wittelsbach-Klasse	Schwaben (s. Schulschiffe), Mecklenburg, Zähringen, Wettin und Wittelsbach	11800	18 / 18,1	14000 (3)	125,2	20,8	7,6	16	5	2	16	1	22	598	**660**
Kaiser-Klasse	Kaiser Wilhelm II., " Barbarossa, " Karl der Große, " Wilhelm d. Gr., " Friedrich III.	11150	18	13000 (3)	120,9	20,4	7,8	16	5	2	17	1	22	595	**653**
Brandenburg-Kl.	Brandenburg, Wörth	10060	17	19000 (2)	113,9	19,5	7,4	15	4	2	12	1	19	526	**579**

Bemerkung: Die 1909, 1910 und 1911 bewilligten Linienschiffe mit Ausnahme von Oldenburg haben Turbinen.

Küsten-Panzerschiffe.

Klasse	Schiffsnamen	Wasserverdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Sch.rauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
	Hildebrand, Aegir, Odin, Hagen, Heimdall, Frithjof, Beowulf, Siegfried	4150 / 4100	15 / 15,5	5000 (2)	84,8	15,4 / 14,9	5,3	9	1	1	8	1	13	270	**303**

Buchstaben, z. B. „S“ und „Ersatz“ liegen auf der Helling. Wenn das Schiff benannt ist, so ist es schon von Stapel gelaufen.

*) Die unter dem Strich stehenden Linienschiffe sind frontbereit.

Schiffsnamen	Wasser-verdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Besatzung: Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitäts-Offiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
Panzerkreuzer.														
K, 1911 bewilligt } auf der Helling	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
J, 1910 bewilligt } auf der Helling	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Goeben: von Stapel / Moltke: Probefahrt	etwa 23000	etwa 25,5	50000	186,0	29,5	8,2	—	—	—	—	—	—	—	—
*)														
von der Tann	19000	28	43600 (4)	171,5	26,6	8,1	20	5	2	—	2	25	829	**883**
Blücher	15800	25,4	32000 (3)	161,1	24,5	8,0	21	5	2	12	1	31	775	**847**
Gneisenau und Scharnhorst	11600	22,5 / 23,8	26000 (3)	143,8	[illegible]1,6	7,5	18	5	2	12	1	26	701	**765**
Yorck und Roon	9500	21 / 21,4	19000 (3)	127,3	20,2	7,3	14	5	2	12	1	21	561	**616**
Prinz Adalbert, Friedrich Carl (siehe Schulschiffe)	9000	21	16200 / 17000 (3)	124,9	19,6	7,3	14	5	2	12	1	21	502	**557**
Prinz Heinrich (siehe Schulschiffe)	8900	20,5	15000 (3)	124,9	19,6	7,3	14	5	2	12	1	21	480	**535**
Fürst Bismarck	10700	18,7	13500 (3)	125,7	20,4	7,9	15	5	2	12	1	21	527	**583**
Großer Kreuzer.														
Kaiserin Augusta	6060	21,5	12000 (3)	122,2	15,6	6,7	12	4	2	—	1	21	392	**432**

Bemerkung: Die neueren Panzerkreuzer von v. d. Tann an haben Turbinen.

Schiffsnamen	Wasser-verdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitäts-Offiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
Geschützte Kreuzer.														
Ersatz Seeadler und Geier, 1911 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Ersatz Condor u. Cormoran, 1910 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeburg und Breslau, 1909 bewilligt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*)														
Kolberg, Mainz, Cöln, Augsburg (siehe Schulschiffe)	4350	25,0 / 27,2	19600	130,0	14,0	5,0	10	4	1	—	1	13	334	**363**
Emden, Dresden	3650	24 / 24,5	13500 / 15100	117,9	13,5	4,8	10	4	1	—	1	12	292 / 320	**320 / 348**
Königsberg, Nürnberg, Stuttgart (siehe Schulschiffe), Stettin	3400 / 3470	23 bis 25,7	15100 (2)	114,8 / 116,8	13,2 / 13,3	4,8	10	2	1	—	1	13	282	**309**
München, (siehe Schulschiffe), Leipzig, Hamburg, Berlin, Bremen, Lübeck, Danzig (siehe Schulschiffe)	3250	22 bis 23,3	10000 (2)	110,6	13,2	5,0	9	2	1	-	1	13	260	**286**

Buchstaben, z. B. „S“ und „Ersatz“ liegen auf der Helling. Wenn das Schiff benannt ist, so ist es schon von Stapel gelaufen.

*) Die unter dem Strich stehenden Schiffe sind frontbereit.

Im Kanal.

Verkleinerung nach einer farbigen Kupferätzung von Professor Schnars-Alquist. Verlag von Ludwig Möller, Lübeck. Bildfläche 61:91 cm, Mk. 60.—.

| ha | Gattung |

Gattung	Schiffsnamen	Wasser-verdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Besatzung: Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
	Geschützte Kreuzer. (Fortsetzung.														
	Undine (s. Schulschiffe), Arcona, Frauenlob	2700	21,5	8000 (2)	104,4	12,3	4,8	9	2	1		1	12	239	**264**
	Medusa, Amazone, Ariadne, Thetis, Nymphe, Niobe, Gazelle	2600 bis 2650	19,5 bis 22,2	6000 / 8000 (2)	104,4	11,8	4,8	9	2	1	—	1	12	231 / 239	**256 / 264**
	ferner Hela, Gefion, Prinzeß Wilhelm, Irene	2040 bis 4290	18 bis 19,5	5000 bis 9000 (2)	98,9 bis 109,2	11,0 bis 14	4,5 bis 6,4	5 b. 12	1 b. 2	1 b. 2	-	1	11 b. 17	168 bis 316	**187 bis 350**

Bemerkung: Alle neueren Kl. Kreuzer von Augsburg an, ferner Lübeck, Stettin und Dresden haben Turbinen.

Gattung	Schiffsnamen	Wasser-verdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
	Ungeschützte Kreuzer.														
	Bussard, Geier, Condor, Cormoran, Seeadler, Falke	1570 bis 1630	15,8 bis 17	2800 (2)	79,6	10	4,4	6	1	1		1	7	144	**160**
	Schwalbe	1120	14,0	1500 (2)	62,6	9,4	4,4	6	1	1	-	1	6	100	**115**
	Greif	2060	17,5	5400 (2)	99,3	9,8	4,5	5	1	1	—	1	10	160	**178**
	Kanonenboote.														
	Iltis und Jaguar	900	13,5 / 14,8	1300 (2)	63,9	9,1	3,3	6	1	1	—	1	4	112	**125**
	Eber, Panther, Luchs, Tiger	900 bis 1000	13,5 / 14,4	1300 (2)	64,1 / 63,9	9,1 / 9,7	3,1 / 3,3	6	1	1	-	1	4	112	**125**
	Sperber	1120	14	1500 (2)	62,6	9,4	4,4	6	1	1	—	1	6	100	**115**
	Fluß-Kanonenboote.														
	Vaterland, Tsingtau und Otter	223 / 260	13 / 14	1300 (2)	48 / 53	8 / 8,7	0,6 / 0,8	2	—	1	—	—	2	40	**45**
	Schulschiffe (abgesehen von den mit * bezeichneten ohne Gefechtswert).														
Für Fähnriche, Seekad. und Schiffsjungen	Freya*, Hansa*, Vineta*, Hertha*, Victoria Louise*	5660 bis 5890	19,0	10000 (3)	109,1 / 109,8	17,4 bis 17,6	6,2 bis 6,6	16	5	2	60	1	18	530	**632**
	König Wilhelm	9560	—	—	108,6	18	8	32	-	2	—	2	12	254 Schiffsj. 850	**1152**

Gattung	Schiffsnamen	Wasserverdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Besatzung: Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
Schulschiffe (abgesehen von den mit * bezeichneten ohne Gefechtswert). (Fortsetzung).															
Artillerie-Schulschiffe	Schwaben* (siehe Linienschiffe)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Prinz Heinrich* } s. Panzerkreuzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Prinz Adalbert* } s. Panzerkreuzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stuttgart* } s. Kleine Kreuzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Undine* } s. Kleine Kreuzer														
	Danzig* } s. Kleine Kreuzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tender	Delphin, Fuchs, Hay, Drache	640 bis 920	12 bis 15	1100	40,8 / 53,6	8,7 / 9	3	1	—	—	—	—	1 b. 3	47 bis 60	**49 bis 64**
Torp.-Versuchs- u. Schulschiffe	Friedrich Carl* (siehe Panzerkreuzer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	München* u. Augsburg* (siehe Kleine Kreuzer)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Württemberg	7368	14	6000	94,1	18,4	6	20	2	3	—	2	30	450	**507**
	Grille (für Küstenkunde)	350	13	700	52,5	7,4	3,1	5	1	1	—	—	5	63	**75**
Minen-Versuchsschiffe	Rhein (Minenschulschiff)	400	10	240	42,9	6	2,5	1	—	—	—	—	4	75	**80**
	Pelikan* (Minenschulschiff	2360	15	3000 (2)	81	12	4,5	5	1	1	—	1	9	197	**214**
	Albatroß* } Minenschiffe	2200	20 }	6600 (2)	96,6	11,2	4 }	6	1	1		1	12	176	**197**
	Nautilus* } Minenschiffe	1950	20 }		90	11,2	4 }								
	Vulcan z. Ausbildung im Unterseebootsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedoboote.															
	V1—6 u. G7—12. 1911 bew.	—	32,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	G192 bis 197 . . .	—	32,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	V186 „ 191 . . .	—	32,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	V180 „ 185 . . .	637	32,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	S176 „ 179 . . .	636	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	G174 u. 175 . . .	654	31,5	16000	—	—	—	2	1	—	—	—	3	78	**84**
	G169 bis 173 . . . }														
	S165 „ 168 . . . }	613 / 680	32 / 30	14000 / 10250	—	—	— }	2	1	—	—	—	3	78	**84**
	V162 „ 164 . . . }														
	V150 „ 161 . . . }				72,1	7,8	3,1								
	S138 „ 149 . . .	525	30	10000	70,4	7,8	2,7 }	2	1	—	—	—	3	75	**81**
	G137	572	33,9	10800	71,5	7,7	3,0 }								
	G132 bis 136 . . .	487	28,5	6000	65,7	7,0	2,7	2	—	—	—	—	4	63	**69**
	S126 „ 131 . . .	485	} 28	6500	64	7,0	2,3	2	—	—	—	—	4	55	**61**
	S120 „ 125 . . .	470													

Schiffsnamen	Wasserverdrängung t	Schnelligkeit sm	Indiz. Pferdestärken (Schrauben)	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Besatzung: Seeoffiziere	Marine-Ing.	Sanitätsoffiziere	Fähnriche z. See	Zahlmeister	Deckoffiziere	Unteroffiziere u. Mannschaften	Summe
Torpedoboote. (Fortsetzung.)														
S114 bis 119 . . . / G108 „ 113 . . . / S102 „ 107 . . . / S 90 „ 101 . . .	420/400	27/26,5	6500/5400	63	7,0	2,3	2	-	-	-	-	4	51	**57**
D 10	355	28	4500	66,1	5,9	2,3	4	1	1	—	—	3	51	**60**
D 9	380	24	4000	63	7,7	3,7	4	1	1	—	—	3	50	**59**
D 3 bis D8 . . .	300/350	21/23	2000/4000	60	7	3,5	4	1	1	—	—	3	40	**49**
D 1**) u. D2**) .	230	21	1800	56,4	6,8	2,9	2	—	—	—	—	4	45	**51**
Taku (früher Hai Jing)	280	30	6000 (2)	59	6,2	2,0	3	—	—	—	—	3	42	**48**
G88 und G89 . . . / S82 bis S87 . . . / S74, S76 bis S81 . / S75	160 / 155 / 153 / 145	25 / 25 / 25 / 26	1350/2500	56 / 48,2 / 47 / 44	6,8 / 5,1 / 5,3 / 5,0	2,9 / 2,7 / 2,5 / 2,5	1	—	—	—	—	2	21	**21**
S66 bis S73 . . .	170	22		44	5,0	2,7	1	—	—	—	—	2	18	**21**
S58 „ S65 . . . / T49 „ T57 . . . / T42 „ T47 . . .	153 / 130 / 145	22 / 22 / 22		44 / 44 / 44	5,0 / 5,0 / 5,0	2,7 / 2,2 / 2,2	1	—	—	—	—	1	14	**16**

Bemerkung: Die neueren Torpedoboote von 161 ab, sowie S125 und G137 haben Turbinen.
S = Boote sind bei Schichau, G = Boote auf der Germaniawerft, V = Boote beim Vulcan gebaut, D = Divisionsboot, sm = Seemeile à 1852 Meter.

**) Heißen Carmen und Alice Roosevelt und dienen als Stationsjachten.

Außerdem sind noch vorhanden 24 alte kleine Hafen- und Küsten-Torpedoboote von rund 85 t Größe, 1000 indiz. Pferdestärken und 17 sm, gebaut 1883—1889; es sind meist Boote mit 15 Mann Besatzung, armiert mit drei Torpedorohren und 5-cm-Schnelladekanonen. Ferner: Hohenzollern (Kaiserl. Jacht ohne Gefechtswert), Oldenburg, die als Panzerschiff keine Verwendung mehr findet, Schulschiffe Nixe und Mars, die ebenfalls in der Front nicht mehr verwendet werden.

7 **Spezialschiffe:** Zieten, Planet, Möwe, Hyäne, Loreley, Blitz, Pfeil, die als Fischereikreuzer, Vermessungsfahrzeuge, Stationsschiff, Tender, verwandt werden. — 2 **Hafenschiffe:** Meteor und Comet, ohne Gefechtswert. — Etwa 12 **Unterseeboote**, gebaut von der Germaniawerft Kiel und K. Werft Danzig.

Armierung:	Anzahl der Geschütze	Rohrdurchmesser	Anzahl der Geschütze	Rohrdurchmesser	Anzahl der Geschütze	Rohrdurchmesser
Helgoland, Ostfriesland, Thüringen, Oldenburg	12	30,5 cm	14	15 cm	14	8,8 cm
Nassau-Klasse	12	28,0 „	12	15 „	16	8,8 „
Deutschland-Klasse	4	28 „	14	17 „	20	8,8 „
Braunschweig-Klasse	4	28 „	14	17 „	18	8,8 „
Wittelsbach-Klasse	4	24 „	18	15 „	12	8,8 „
Kaiser-Klasse	4	24 „	14	15 „	14	8,8 „
Göben, Moltke	10	28 „	12	15 „	12	8,8 „
von der Tann	8	28 „	10	15 „	16	8,8 „
Blücher	12	21 „	8	15 „	16	8,8 „
Gneisenau, Scharnhorst	8	21 „	6	15 „	18	8,8 „
Roon, York	4	21 „	10	15 „	14	8,8 „
Prinz Adalbert, Friedrich Karl	4	21 „	10	15 „	12	8,8 „
Prinz Heinrich	2	24 „	10	15 „	10	8,8 „

Uebersicht

der Etatsstärke des Personals der Deutschen Marine 1911.

Lfd. Nr.		Offiziere	Militärärzte	Zahlmeister	Mannschaften: Deckoffiziere	Mannschaften: Unteroffiziere	Mannschaften: Gemeine	Mannschaften: Schiffsjungen	Gesamt-Summe
1	Seeoffiziere einschl. z. D.-Offiziere	1968	—	—	—	—	—	—	1963
2	Seeoffizieraspiranten	—	—	—	—	398	185	—	583
3	Marineingenieure einschl. z. D.-Ingenieure	437	—	—	—	—	—	—	437
4	Matrosendivisionen, Schiffsjungendivision, Werftdivisionen und Torpedodivisionen	—	—	—	2015	10352	35674	1650	49691
5	Matrosenartillerie und Minenabteilung	—	—	—	100	596	3554	—	4250
6	Marineinfanterie	50	—	—	—	213	1155	—	1418
7	Bekleidungsämter	2	—	—	—	31	150	—	183
8	Sanitätspersonal	—	286	—	—	259	349	—	894
9	Personal der Artillerieverwaltung	101	—	—	139	71	—	—	311
10	Personal des Torpedowesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	65	—	—	149	64	—	—	278
11	Personal des Minenwesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	32	—		49	74	—	—	155
12	Zahlmeister, Zahlmeisteraspiranten und -applikanten sowie Verwaltungsschreiber	—	—	225	95	230	59	—	6[illegible]
13	Personal des Vermessungswesens und der Küstenbezirksämter	—	—	—	28	—	—	—	28
	Gesamtsumme	2655	286	225	2575	12288	41126	1650	608[illegible]
		3166			57639				

Personalbestand der übrigen großen Seemächte.

England	134535	Japan	48000
Vereinigte Staaten	60500	Rußland	46000
Frankreich	60000	Italien	31000

Das Flottengesetz vom 14. Juni 1900 einschließlich der Novellen von 1906 und 1908.

1. **Schiffsbestand.** Es soll bestehen:

a) Die Schlachtflotte: aus 2 Flottenflaggschiffen, 4 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen, 8 großen und 24 kleinen Kreuzern als Aufklärungsschiffen.

b) Die Auslandsflotte: aus 8 großen Kreuzern und 10 kleinen Kreuzern.

c) Die Materialreserve: aus 4 Linienschiffen, 4 großen Kreuzern, 4 kleinen Kreuzern. —
Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen Linienschiffe und Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden. Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

2. **Indiensthaltung.** Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze: Das 1. und 2. Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das 3. und 4. Geschwader die Reserve-Schlachtflotte. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserveschlachtflotte die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienst gehalten werden. Zu Manövern sollen einzelne außer Dienst befindliche Schiffe der Reserveschlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

3. **Personalbestand.** An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein: a) volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für die Hälfte der Torpedoboote, die Schulschiffe und die Spezialschiffe; b) Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für die zur Reserveschlachtflotte gehörigen Schiffe, sowie für die zweite Hälfte der Torpedoboote; c) eine einhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe; d) der erforderliche Landbedarf; e) ein Zuschlag von 5 Prozent zum Gesamtbedarfe.

Nach dem vorstehenden Gesetz soll also die deutsche Flotte gebracht werden auf die Stärke von 38 Linienschiffen, 20 großen Panzerkreuzern, 38 kleinen (geschützten) Kreuzern, 144 Torpedobooten.

Der Schiffbauplan (Ersatz- und Vermehrungsbauten) bis 1917 ergibt folgende Uebersicht, in welcher die mit „V" bezeichneten Zahlen Vermehrungsbauten, die anderen Ersatzbauten bedeuten.

Ersatzjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Torpedoboots-Divisionen
1911	2 u. 1 V.	1 V.	2	2
1912	1	1	2	2
1913	1	1	2	2
1914	1	1	2	2
1915	1	1	2	2
1916	1	1	2	2
1917	1	1	1 u. 1 V.	2
	9	7	14	14

→ Coupon 1. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 2.—** in Geld oder Briefmarken

Deutschlands Flotte im Kampf.

Der Seekrieg der Zukunft zwischen Deutschland und England.

Von **Graf Bernstorff,**
Kaiserl. Korvetten Kapitän a. D.

216 Seiten Text, mit 4 farbigen Kunstbeilagen und ca. 200 Abbild. im Text.

Preis elegant in Leinwand gebunden statt Mk. 3.— für nur Mk. 2.— franko.

→ Coupon 2. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 1.60** in Geld oder Briefmarken

Deutsches Soldatenleben.

Patriotischer Roman aus dem militärischen Leben der Gegenwart.

Von Hauptmann **v. Bartsch.**

264 Seiten Text mit ca. 200 Abbildungen und 12 farbigen Illustrationsbeilagen.

Preis in elegantem Leinen-Einband statt Mk. 2.50 für nur Mk. 1.60 franko.

→ Coupon 3. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 2.—** in Geld oder Briefmarken

Deutsches Marineleben.

Eine Erzählung aus dem Leben und Treiben an Bord deutscher Kriegsschiffe.

Von **Graf Bernstorff,**
Kaiserl. Korvetten-Kapitän a. D.

240 Seiten Text mit 5 Illustrationsbeilagen und ca. 120 Abbild. im Text.

Preis in elegantem Leinen-Einband statt Mk. 3.— für nur Mk. 2.— franko.

→ Coupon 4. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 2.50** in Geld oder Briefmarken

Im Luftschiff.

Erlebnisse und Abenteuer.

Herausgegeben von **Wilhelm Köhler.**

228 Seiten Text mit 100 Abbildungen u. einer farbigen großen Kunstbeilage.

Preis in elegantem Leinen-Einband statt Mk. 4.— für Mk. 2.50 franko.

→ Coupon 5. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 4.—** in Geld oder Briefmarken

Henriette Davidis Kochbuch.

Ein Nachschlagebuch zur Bereitung schmackhafter und wohlfeiler Speisen für die feine Küche.

Ein starker Band von 440 Seiten.

Elegant gebunden statt Mk. 6.— für nur Mk. 4.— franko.

Zu den unentbehrlichsten Dingen in einer Haushaltung gehört in erster Linie ein gutes, bewährtes Kochbuch.

→ Coupon 6. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 6.—** in Geld oder Briefmarken

Petri's Fremdwörterbuch.

28., unter Berücksichtigung der neuen Rechtschreibung vollständig neu bearbeitete Auflage.

Ein starker Band von 1193 Seiten.

Elegant und dauerhaft gebunden für nur Mk. 6.— franko.

Für jeden aufmerksamen Beobachter ist ein Fremdwörterbuch, wie das vorliegende, unentbehrlich.

→ Coupon 7. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 4.50** in Geld oder Briefmarken

Stammbaum des Preuß. Königshauses.

Ein Dekorationswerk für Haus und Familie.

Bearbeitet nach amtlichem Material von **M. Gritzner**, Königl. Bibliothekar, Berlin.

Gezeichnet und gemalt von **H. Nahde,** Königl. Hofwappenmaler, Berlin.

8 farbig. Kunstdruck. Format 140×96 cm.

Preis statt Mk. 8.— für nur Mk. 4.50 franko.

Von S. M. d. Kaiser entgegengenommen.

→ Coupon 8. ←

Einsender dieses Coupons erhält von der Verlagshandlung **Wilhelm Köhler** gegen Einsendung von **nur Mk. 7.50** in Geld oder Briefmarken

Willy Stöwers

Deutsche Flottenmanöver.

Hervorragend. Werk über die deutsche Flotte.

15 Kunstblätter in Mappe nach Aquarellen dieses hervorragenden Künstlers. Großfolio-Quer-Format.

In eleganter Mappe statt Mk. 14.— für nur Mk. 7.50 franko.

Bleichsucht und Blutarmut.

Von Dr. med. Bernhard, prakt. Arzt.

Die Bleichsucht und Blutarmut sind Krankheitserscheinungen, die heute eine ganz außerordentlich weite Verbreitung angenommen haben. Da in beiden Krankheitsformen, wenn nichts zu ihrer Bekämpfung getan wird, eine außerordentliche Gefahr für eine schwere gesundheitliche Schädigung der davon befallenen Individuen liegt, kann nicht oft genug vor diesen Feinden der menschlichen Gesundheit gewarnt werden.

Wie häufig begegnet man der Ansicht, es ist nur Bleichsucht oder Blutarmut; diese Modekrankheit wird sich schon wieder geben, wenn nicht gerade ein Arzt die Patienten oder deren Angehörige auf die Wichtigkeit der rechtzeitigen Fürsorge für eine Besserung des krankhaften Zustandes aufmerksam macht. Gewiß, Bleichsucht und Blutarmut können gewissermaßen von selbst wieder verschwinden, wenn es den Patienten möglich ist, eine entsprechende Lebensweise zu führen, wie Aufenthalt in frischer Luft, Ruhe, zweckmäßige Ernährung 2c. Wem ist dies in unserer heutigen Zeit, die an die Leistungsfähigkeit des Einzelnen so hohe Anforderungen stellt, aber möglich? Vornehmlich ist die Jugend durch die genannten Krankheitsformen gefährdet, und gerade ihr wird durch die Anforderungen der Schule und später durch ihren Beruf die zur Selbstausheilung nötige Lebensweise nicht möglich sein. Dies gilt auch heute in hohem Maße von der weiblichen Jugend, die zu einem ganz außerordentlich hohen Prozentsatz bleichsüchtig und blutarm ist. Der alte Grundsatz, die sogenannte höhere Tochter gehört ins Haus, ist durch den Wirtschaftskampf und durch den Betätigungsdrang der jungen Damen über den Haufen geworfen und wir finden das weibliche Geschlecht heute in den verschiedensten Berufsarten stark vertreten.

Es muß in diesen Fällen, in denen Ruhe, frische Luft 2c. nicht als genügend starke Heilfaktoren werden dienen können, der Arzneimittelschatz herangezogen werden. Bleichsucht und Blutarmut entstehen durch Veränderung der Bestandteile des Blutes und durch Verminderung der Blutmenge im Körper. Dem Blute beginnt in erster Linie derjenige wichtige Bestandteil in gehöriger Menge zu fehlen, der es kräftig rot färbt, die sogenannten roten Blutkörperchen. Diese sind zur Zuführung des Sauerstoffes in die Lungen, zur Anregung des Stoffwechsels und zu den Grundbedingungen der Ernährung und Ausbildung des Nervensystems unentbehrlich. Je ärmer nun das Blut an roten Blutkörperchen ist, um so weniger Eisen enthält es. Das Eisen ist daher das bei Bleichsucht und Blutarmut wirksamste Mittel.

Aus dieser Erkenntnis heraus sind dann auch eine unzählige Menge Eisenpräparate hergestellt worden. Bei ihrer Auswahl ist aber größte Vorsicht am Platze, da sehr viele schwer verdaulich sind, die Magenschleimhaut angreifen und infolge des unangenehmen Eisengeschmackes häufig den Widerwillen der Patienten gegen Nahrungsaufnahme noch stärken. Ein altbewährtes Mittel ist die Tinctura Ferri Athenstaedt (Athenstaedts Eisentinktur), die neben der geforderten Eisenwirkung infolge ihres Zuckergehaltes erhöhten Nährwert besitzt und nach den vielen vorliegenden ärztlichen Gutachten die oben genannten schädigenden Einflüsse auf Magenschleimhaut und Appetit nie gezeigt hat. Das Präparat enthält im Gegenteil Bestandteile, die anregend auf den Appetit und die Verdauung einwirken. Für die eitle Damenwelt wird die Mitteilung, daß die Zähne von Athenstaedts Eisentinktur auch nicht im geringsten angegriffen und geschwärzt werden, auch wahrscheinlich von großer Beruhigung sein.

Da das Blut und die Tätigkeit desselben unser Leben bedeutet, wird jeder Laie ohne weiteres einsehen müssen, daß Bleichsucht und Blutarmut, die nach vorstehenden Ausführungen Blutkrankheiten sind, nicht so nachlässig behandelt werden dürfen, wie es leider vielfach geschieht. Wer sich oder die Seinen vor ernstlichen Erkrankungen, denen ein durch die genannten Krankheiten geschwächter Körper natürlich sehr viel leichter zugänglich ist als ein durch gesundes Blut widerstandsfähiger, nach Möglichkeit schützen will, tut gut, bei den ersten Anzeichen der Bleichsucht und Blutarmut den Kampf gegen diese aufzunehmen.

Allerlei Wissenswertes für Haus und Familie.

Von Dr. med. Hahn.

Krankheiten zu vermeiden ist besser und oft leichter als sie zu heilen. Auf dem großen Gebiete der Verdauungsstörungen mit all' den so störenden körperlichen und geistigen Symptomen gibt es nach dieser Richtung hin keinen besseren Rat, als eine rationelle Ernährung. Von unseren Nahrungsmitteln nehmen die Backwaren einen sehr hervorragenden Platz ein. Die von unserm Hausbäcker bezogenen sind aber so vielfach dem Vertrocknen und Verderben ausgesetzt, daß ein Ersatz sehr erwünscht ist, der einer frischen Ware an Schmackhaftigkeit und Güte nichts nachgibt. Allen diesen Anforderungen genügen in vollkommenster Weise die Produkte von **Henry Paulys Friedrichsdorfer Zwiebackfabrik in Bad Homburg vor der Höhe.** Vorzüglich eignen sie sich für das Krankenzimmer als eine wertvolle und nahrhafte Zugabe zur Milch, zur Suppe und zu anderen Getränken. In der Bekämpfung der Schwierigkeiten der Diäteinhaltung bei Zuckerkranken leisten sie eine wertvolle Hilfe, da die Firma besonderen „Diabetikerzwieback" in den Handel bringt, der ohne weiteres verwendbar ist.

In dem heißen Kampfe gegen die Hauttuberkulose, den „Lupus" und die Krebserkrankungen hat sich in der ärztlichen Welt **Dr. med. Adolf Meiers Sanatorium in Bremen** einen Namen zu verschaffen gewußt durch die planmäßige, energische und doch sehr schonende Behandlung. Einer ganz außerordentlichen Zeitersparnis — wenige Wochen bei dieser Methode — schließen sich die erfreulichsten Erfolge an, um das Institut, das in jeder Richtung den Bedürfnissen seiner Patienten Rechnung zu tragen eingerichtet ist, zu einem besonders empfehlenswerten zu machen. Das von Dr. L. Standke eingeführte Verfahren kommt nur hier in getreuer und gewissenhafter Ausführung zur Anwendung.

Unter den natürlichen Mineralwässern bedürfen die altbewährten und beliebten kaum der Erwähnung. Geradezu als ein Modewasser hat sich das vom ärztlichen Standpunkt so sehr zu empfehlende **Fachinger Wasser** eingebürgert, das heute kaum auf einem vornehmen Tische fehlt.

Eine rationelle Hygiene der Kinderstube ist ein wertvolles Stück, das Elternliebe den Söhnen und Töchtern mit ins Leben geben kann. Technik und Wissenschaft haben gerade diesem Gebiete in den letzten Jahren viel Sorgfalt und Mühe gewidmet, so daß ein modernes Kinderzimmer fast aussschaut wie ein physiologisch-chemisches Laboratorium. Daß anderseits aber auch zusammenfassende Einfachheit und Bequemlichkeit genügend Beachtung finden, zeigt eine geradezu geniale Einrichtung des bekannten Greifswalder Frauenarztes Dr. Heydemann: Kinderwagen und Sportwagen, Babykörbchen und fahrbare Badewanne, Gestellhalter für Hängematte und „Box" in der Zeit des Gehenlernens, alles das ist vereinigt in der Konstruktion des „Universalkinderwagens". Das Originelle in der Idee kommt am besten zum Ausdruck in den in den 10 großen Kulturstaaten erteilten Patenten.

Der Wagen entspricht in seiner äußeren Aufmachung allen höchsten hygienischen Anforderungen. Der Kasten besteht aus leichtem, dem Luftdurchzug völlig zugänglichem Korbgeflecht, das Wagengestell aus eleganten Rädern und einem leicht und weich elastischen Federgestell. Der Preis ist bei der Vielseitigkeit der Verwendung und bei der sorgfältigen Ausführung durch die Zeitzer Fabrik des **Patentkinderwagenversands in Greifswald** ein äußerst geringer. Dem Wagen wäre im Interesse aller Mütter und zum Wohl unserer Kleinen die weiteste Verbreitung zu wünschen.

Eine rationelle Verwertung der technischen Hilfsmittel ist auch heute noch leider bei den deutschen Hausfrauen so wenig verbreitet: Die ganze große Sorge der Frischhaltung der Nahrungsmittel und des so bewährten Einkochens der Gemüse und Früchte nimmt uns der „**Ortelsche Einkochapparat**" mit seinen vorzüglich durchdachten Glaskonstruktionen ab.

Mittel gegen Rheumatismus.

Der Rheumatismus und die ihm verwandten Krankheiten der Gicht und Nervenentzündungen beeinträchtigen so häufig wie keine andere Erkrankung gerade den mitten im Erwerbsleben schaffenden Menschen in seiner Arbeitskraft und Lebensfreude. Das sicherlich gegen diese Leiden wirksame Salicyl erfreut sich seiner schädlichen Nebenwirkungen wegen nicht der Liebe des Publikums. Und so muß man es entschieden als einen Fortschritt der Medizin ansehen, daß es den Chemikern gelungen ist, das Salicyl so in eine Salbenform unterzubringen, daß es — in die Haut der erkrankten Körperteile verrieben — wohl seine heilende Wirkung ausüben kann, der schädlichen Nebenwirkungen aber völlig entbehrt. „Rheumasan" heißt diese äußerst wirksame Salbe, die sich in der verhältnismäßig kurzen Zeit seiner Anwendung in der Bekämpfung von Rheumatismus, Gicht und Nervenentzündungen unbestritten einen hervorragenden Platz erobert, wie die zahllosen Anerkennungsschreiben von Aerzten und Laien beweisen. Gegen besonders hartnäckige, veraltete Leiden hat die Fabrik „**Rheumasan-Gesellschaft m. b. H.**" **Berlin W. 35,** Genthinerstraße 15, das „**Ester-Dermasan**" mit einem höheren Gehalt der wirksamen Substanz und gegen Unterleibsleiden der Frauen die **Ester-Dermasan-Vaginal-Kapseln** — alles also äußerlich angewendete Mittel — mit dem besten Erfolg in den Handel gebracht.

Das Zauberlied.

Von A. Goldschmidt

Wenn er doch nur nicht so bildschön gewesen wäre!

Wenn die Soldaten in aller Morgenfrühe mit klingendem Spiel aus der Stadt zogen, dann hatten selbst unter der betriebsamsten Hausfrau die Dienstmädchen immer gerade am Fenster zu tun und das auszuschüttelnde Staubtuch flatterte so begeistert im Wind, als sei es ein triumphierendes Siegesfähnchen, das dem heimkehrenden Sieger entgegenwinkte. Nebenan aber, im Schlafzimmer, daß es nur ja das Dienstmädchen nicht merkte, hinter der Gardine stand die Hausfrau selber und lugte ganz verstohlen ebenfalls nach dem schönen Stabstrompeter, der so stolz und gebieterisch seinen Tambour schwang. In ihn waren sie alle verschossen, alle, und daß er eigentlich ein Weiberfeind sein sollte, erhöhte noch den Nimbus, der seine stattliche Person umgab. Grob war er, unendlich grob, der schöne Stabstrompeter, kein Wunder, daß ihn alle fürchteten und anschwärmten.

Ihn fürchten und anschwärmen tat auch seine kleine Hausgenossin, Kätchen Müller, die das Stübchen über seiner Wohnung inne hatte, in dem sie nach Herzenslust an ihn denken und von ihm träumen durfte. Ach und er beachtete sie so garnicht. Wenn sie ihm wirklich einmal auf der Treppe begegnete, dann sah er so kalt an ihr vorbei, daß das arme Kätchen die Tränen kaum zurückhalten konnte. Als sie heute aus dem Bureau kam, sie hatte so lange arbeiten müssen, setzte sie sich an das Klavier, und spielte ihr Lieblingslied „Das Gebet einer Jungfrau". Alle ihre Sehnsucht, all ihre Liebe legte sie hinein, immer von neuem wiederholte sie es, es klang so klagend, so tränenreich, — da ein heftiges Klopfen unterbrach sie jäh. Der Grobsack hatte doch wahrhaftig raufgeschickt, er verbitte sich das Geklimper nach der polizeilich festgesetzten Nachtstunde, es sei nicht anzuhören. — — — Kätchen war vor Schreck wie gelähmt. Von nun ab schlich sie nur noch an seiner Tür vorbei, immer in der Furcht, er möchte irgend einen Grund finden, sich über sie zu beklagen.

Aber der schöne Mann hatte auch seine Lichtstunden. In solchen bereute er den Abend, so hundsmäßig grob gegen seine Hausgenossin gewesen zu sein, und er wünschte manchmal, dieses sein musikalisches Ohr beleidigende Klavierspiel möchte von neuem beginnen, nur, damit er Gelegenheit hätte, sich dieses Mal duldsamer zu zeigen. Grabesstille da oben, der Klavierkasten blieb verschlossen. — Auch heute warf er sich mißmutig in seinen Lehnstuhl.

Um diese Zeit hatte er sonst nie Muße zu beschaulicher Erwägung. „Ein Hundeleben", schimpfte er, als er sich in seiner Bude umsah. Hu, wie kahl und ungemütlich er's doch hatte! Da, was war das? Als wenn ein holder Märchenzauber alles mit goldenem Schimmer erwärmte und durchleuchtete, so war es dem Einsamen, als jetzt die weichen Klänge einer süßen Mädchenstimme den kahlen Raum durchfluteten. „Kennst du das Land —". Wie emporgepeitscht von Glückessehnsucht sprang der Mann auf und streckte die Arme sehnsüchtig aus. Nein, er kannte es nicht, hatte es nie gekannt, das Land, wo das Glück wohnt, was lockte und zauberte, was weckte und verhieß da oben die Engelmusik, was — da, der Sang verstummte. Eine Tür wurde oben leise geöffnet und geschlossen, leichte kleine Mädchenfüße trippelten die Treppe herab, — der Mann riß seine Tür auf, er stand vor dem im Laufen bestürzt innehaltenden, ihn fassungslos anstarrenden Kätchen.

„Sie — Sie sind nicht im Dienst?" stotterte sie. Gott, jetzt würde er sich wieder über sie beklagen, es war ja Mittagszeit und sie hatte sicher wieder seine Ruhe gestört.

„Ach Fräulein, Kind!" — der aufgeregte Mann überhörte ihre Frage — „welchen Zauber haben Sie in Ihrer Kehle! Ach Fräulein, tausend Dank für das Lied. Verzeihen Sie, ich", jetzt war er es, der sie bestürzt ansah und verlegen

stammelte, — „ich sehe Sie ja heute eigentlich zum erstenmal. Daß ich Ihnen das aber nie ansah, in Ihrem Gesicht liegt ja alles, der ganze Zauber, der auch in Ihrer Stimme —“

„Aber ich habe ja gar keine Stimme“, unterbrach ihn Kätchen fast weinerlich, „ich —“

„Still, Kind, keine falsche Bescheidenheit“, unterbrach er sie weich und doch fest und schnitt ihr das Wort ab. Von der Pflichtstunde gerufen, schritt sie eilig, aber wie im Traum, ins Bureau.

Wie im Traum war sie und blieb sie die folgenden Tage, ja auch den feierlichen hohen Tag, als er zum erstenmal in ihrem kleinen Stübchen den Arm um ihre zarten Schultern legte und lächelnd auf das wunderbare Instrument schaute, das sein einsames Herz so gerührt hatte.

Nun wußte er die Geschichte von dem Zauberlied, wußte, daß es nicht seines Kätchens Kehle gesungen. Aber er war doch nicht gegangen. Das Lied, die süße klingende Glücksverheißung lag ja in ihrem Gesichtchen, in ihren unschuldigen seelenvollen Augen. Mit ihr zusammen stand er staunend und beglückt zugleich vor der Sprechmaschine von JONASS & Co., die selbst seinem feinen musikalischen Ohr eine Menschenstimme hatte vortäuschen können, und die freiwillig dem Beglückten noch unzählige neue Genüsse bescherte, hohe herrliche Musik und dann wieder kreuzfidele lustige Hopser und Liedel, wie sie zwei jungverliebte fröhliche Menschen gern hören. Denn fröhlich war jetzt auch er, unser finsterer Adonis, nachdem er seinem kleinen Mädchen die Geschichte seiner traurigen Kindheit gebeichtet hatte.

Seine Eltern waren früh gestorben, und er war von einem alten geizigen Verwandten erzogen worden, der ihm jede Freude am Leben genommen hatte.

In Kätchens Elternhaus sah er zum erstenmal Eltern- und Geschwisterliebe, häusliches Glück und einen auf Ordnung und Sparsamkeit gegründeten bescheidenen Wohlstand. Als er aus der guten Stube des Wachtmeisters wieder herauskam, in der er eine lange und tiefernste Unterredung mit dem Hausherrn gehabt hatte, da sah er aus, als sei ihm eine Million in den Schoß gefallen. Und doch hatte ihm Kätchens Vater, der peinlich gewissenhafte, doch nur haarklein auseinandergesetzt, daß er seinem Mädel keinen Pfennig mitgäbe, so wenig wie er selbst damals erheiratet, als er das hübsche Nähmädchen, daß bei seiner Frau Major gearbeitet, geheiratet hatte. Aber er hatte dem, der noch nie in seinem Leben den Betrieb und die Segnungen eines geregelten Hausstandes kennen gelernt hatte, genau berichtet, wie er es gemacht hatte, und es schien dem Stabstrompeter, den die Not seiner Kindheit zum klugen Rechner gemacht hatte, die wertvollste Mitgift, alles, was des Wachtmeisters Heim so traulich, seinen Kindern so lehrreich und beglückend gewesen war, womit er sich und seiner Familie die Festtage verklärt, die Alltage zu Festen gemacht hatte, hatte der Meister im Sparen und Haushalten auf Abzahlung bei JONASS & Co. gekauft. Dort hatte er erst die so kleinen Brautgeschenke, dann die kleinen Weihnachts- und Konfirmationsgeschenke der Kinder, später die teueren und wertvolleren Sachen, Mutters goldene Uhr, den Regulator und alles, was die Wände an schönen Bildern und traulicherem Haushalt zierte, gekauft. Sein ältester Sohn hatte von dort eine Violine bekommen, und durch sie alle Klangesfreudigen in dem kleinen Dorf, in dem er Lehrer war, an sich gefesselt. „Sehen Sie, Kamerad“, erklärte der alte Wachtmeister, indem er eine kleine tönerne Büchse aus dem Schrank nahm, „das ist unsere Jonaßkasse. In die lege ich jede Woche eine Mark. Das hat mir selbst in meiner Anfangslöhnung nie gefehlt, und wenn ich mal ein Glas Bier weniger trank oder eine Zigarre weniger rauchte, — ich habe meine Kräfte beisammen, wenn sie's Vaterland braucht. Und alles, was ich dort kaufte, von meiner eigenen silbernen Uhr von 25 Jahren her, die nacheinander meine Jungens getragen, — jetzt hat sie der vierte, — bis zu der von so vielen Ohren geprüften Violine, bis zu meiner eigenen goldenen Uhr und der meiner Frau war alles tadellos, immer habe ich gern und freudig die winzige Abzahlung alle Monat gemacht, dieses gesunde und allererfreulichste Sparsystem, das erst Nutzen und Freude gibt und dann die kleine Bezahlung verlangt.“

„Und die Sprechmaschine nennen sie garnicht?“ sagte beinahe beleidigt der jetzt garnicht mehr bärbeißige fröhliche Stabstrompeter. „So machen wir es auch, Papachen, genau so; wir kaufen auch auf Abzahlung, o, wüßten es doch alle, alle Menschen! Könnte ich doch, der ich so warm den Zauber dieser glücklichen Häuslichkeit empfinde, meine Trompete nehmen und es hinausschmettern in alle Welt: **JONASS & Co., Belle-Alliancestr. 3.** Laßt auch einen Katalog daherkommen, prüft selbst, wählt und lebt schön und sparsam.“

Und weil doch das Militär so beliebt ist auf der Welt und unser schöner Stabstrompeter noch ganz besonders, so möge es doch wie Fanfarenton in alle Ohren jauchzen: Bestellt auch schnell einen Katalog bei **JONASS & Co., Berlin O. 72, Belle-Alliancestraße 3.** Beachten Sie das Inserat auf der 247. Seite.

Verzeichnis empfehlenswerter Bezugsquellen.

Artikel für Haus und Familie.

Seite

Afrana-Nähmaschinen aus der rühmlichst bekannten Nähmaschinenfabrik von **Biesolt & Locke in Meißen** wegen ihrer hervorragenden Güte besonders empfohlen. Inserat siehe 288

Bleyle's Knaben-Anzüge sind gesundheitlich von höchstem Wert. Außerordentlich haltbar und billig. Alleiniger Fabrikant **Wilh. Bleyle, Stuttgart.** Inserat siehe 255

Eierkonservierungsmittel Garantol, in besseren Drogengeschäften erhältlich und bei der **Garantol-Ges. m. b. H. Dresden 19.** Inserat siehe 278

Hettlage v. H. Düsseldorf, Klosterstraße, größtes Spezialgeschäft der Herren- und Knaben-Bekleidungsbranche liefern zu kolossal billigen Preisen Herren-Kleiderstoffe meterweise. Man verlange Muster. Inserat siehe 268

Für Hausfrauen von Interesse dürfte der Katalog der Firma **Louis Krauß, Schwarzenberg** in Sachsen sein. Diese Firma liefert als Spezialität Waschmaschinen, Badeapparate, Staubsauger usw. Inserat siehe 264

C. U. Meyer, Bielefeld, Obernstr. 4. Empfehlenswerte Bezugsquelle für Wäsche-Ausstattungen in unerreichter Auswahl und Qualität. Preisliste u. Muster umsonst. Inserat siehe 291

Johannes Neumann, Plauen i. Vogtl. 53. Empfehlenswerte Bezugsquelle für Gardinen, Stores, Vitragen, Pleins, Bettdecken 2c. in unerreichter Auswahl u allen Preislagen. Inserat siehe 291

Allen Hausfrauen empfehlen wir Ortelts Einkoch-Apparate und Gläser, die sich ganz vorzüglich bewähren. Mäßige Preise. Alleiniger Fabrikant: **Gustav Ortelt, Oels i. Schles.** Inserat siehe 295

Allen Müttern sei der **Universal-Kinderwagen** bestens empfohlen, gleichzeitig als Sportwagen, Babykörbchen, fahrbare Badewanne 2c. zu benutzen. Zu beziehen vom **Patent-Kinderwagen-Versand, Greifswald i. Pommern.** Inserat siehe 265

Garantol Eierkonservierungsmittel. **Garantol-Ges. m. b. H., Dresden 19.** Inserat siehe 278

C. Schütz, Lardenbach, Oberhessen. Empfehlenswerte Bezugsquelle für Herren- und Damenstoffe. Muster gratis und franko. Inserat siehe 272

Seite

„Kavalier“, eine Schuhcreme allerersten Ranges, die vor allen anderen den Vorzug verdient. Fabrik: **Akt.-Ges. Union, Augsburg.** Inserat siehe 264

Otto Weber's Trauermagazin, Berlin W. 8, Mohrenstr. 45. Größtes und empfehlenswertestes Spezialhaus für schwarze Konfektion. Inserat siehe 292

Johann Pareusen, Bettenfabrik, **Brakel.** Inserat siehe 305

Bücher und Musikalien.

Als vorteilhafte Bezugsquelle für moderne Bücher aller Art sei die Buchhandlung von **Albrecht Donath, Leipzig 145,** bestens empfohlen. Großer Katalog gratis. Inserat siehe 306

Praktische Lehrbücher zum Selbstunterricht in allen Handelswissenschaften versendet der Verlag **Otto Herm. Hörisch, Dresden-N.,** Hansastr. 20. Inserat siehe 283

Jugendfreund, Neuer Deutscher, Band 66, eines der schönsten Geschenke für die Jugend. Zu haben in allen Buchhandlungen. Verlag von **Schmidt & Spring, Leipzig.** Inserat siehe 308

Musikalien in unerreichter Auswahl und fabelhaft billig liefert **Adolf Kunz's Musikverlag,** G. m. b. H., **Berlin,** Neue Königstraße 19 Inserat siehe 262

Geisteskultur und Fremdsprachen-Erlernung ohne Lehrer, sowie eine Anzahl weiterer interessanter Bücher versendet **E. Leupoldt's Verlag, Stuttgart.** Inserat siehe 269

Raub & Pohle, Verlagsanstalt, **Leipzig.** Beste Bezugsquelle für Theaterstücke, Kouplets 2c. Inserat siehe 262

Selbst ist der Mann! Eine empfehlenswerte Sammlung interessanter Bücher zur Anfertigung lehrreicher Apparate 2c. Verlag **Arwed Strauch, Leipzig,** Oststraße 9. Inserat siehe 317

Sie lernen tanzen! Dieses lehrreiche, hochinteressante Buch, sowie andere zahlreiche interessante Bücher beziehen Sie vom Verlag **F. W. Trotzki, Leipzig-Eythra.** Katalog gratis. Inserat siehe 266

H. Barsdorf, Buchhandlung, **Berlin W. 30.** Inserat siehe 264

Musik-Verlag **Euphonie, Pankow 77 K** bei Berlin. Inserat siehe 283

G. Bange, Verlag für lehrreiche und interessante Bücher, **Leipzig-R.,** Ostplatz. Inserat siehe 250

Willibald Wende's Verlag, Berlin W., Lützowstr. 31. Inserat siehe 254

Paul Denkinger, Wehingen (Wrttbg.) Inserat siehe 272

Hermann Zieger, Buchhandl., **Leipzig,** Marienplatz 2. Inserat siehe 269

Gebrauchsgegenstände, Sport- und Vereinsartikel.

Seite

Deutschland-Fahrräder in Qualität unerreicht u. äußerst billig. Allein zu beziehen durch **August Stukenbrok, Einbeck.** Inserat siehe 261

Fahnen, Hausflaggen, Vereinsartikel, Theaterdekorationen ꝛc. bezieht man vorteilhaft von der **Bonner Fahnenfabrik** in **Bonn.** Inserat siehe 317

Fahrräder, Motorräder, Näh-, Sprech- und Schreibmaschinen, Uhren usw. bezieht man vorteilhaft von der bekannten **Roland-Maschinen-Gesellschaft** in **Köln.** Inserat siehe 271

Berliner Medaillen-Münze Otto Oertel, Berlin NO. Inserat siehe 288

Lyra-Fahrrad-Werke Hermann Klaassen, G. m. b. H. in **Prenzlau.** Inserat siehe **Vorsatz**

Aug. Held, Optische Anstalt, **Rathenow.** Inserat siehe 256

Dr. Timmermann, Angler-Bedarfsartikel, **Freren Nr. 16.** Inserat siehe 262

J. Brendel, Laubsägerei-Artik., **Mutterstadt 22** (Pfalz). Inserat siehe 263

Heil-, Nähr- u. Kräftigungsmittel.

„Urocol-Tabletten", ein vorzüglich bewährtes Mittel gegen Gicht. Selbst die schwersten Anfälle werden in kurzer Zeit gehoben. Erhältlich in den Apotheken, eventl. direkt durch **Dr. Schütz & Co., Bonn a. Rh.** Preis Mk. 1.90. Inserat siehe 253

Gallensteine werden durch ein langjähriges erprobtes Mittel sicher beseitigt durch **A. Haufler, Dortmund.** Ostenhellweg 31. Inserat siehe 253

„Nural" (Nutrol), ein vorzüglich bewährtes, ärztlich empfohlenes Kräftigungsmittel bei Appetitmangel, Magen- und Verdauungsstörungen, Schwächezuständen ꝛc. Alleinige Fabrikanten: **Klewe & Co.,** G. m. b. H., **Dresden.** Inserat siehe 249

Gegen Asthma, Keuchhusten, Tuberkulose empfiehlt die Firma **Michler & Co., Karlsruhe,** bestens bewährte Mittel. Inserat siehe 252

Rheumasan, ein vorzüglich bewährtes Mittel gegen Rheumatismus, Gliederreißen, Gicht ꝛc. Von ärztlichen Autoritäten bestens empfohlen. **Rheumasan-Gesellschaft m. b. H., Berlin W. 35.** Inserat siehe 246

Deng-Deng-Oel, ein vorzüglich bewährtes Mittel bei Rheuma, Gicht, Kopfschmerzen ꝛc. Allein zu beziehen durch **Rheinisches Versandhaus Duisburg.** Inserat siehe 292

Karl Buchholz, Heilanstalt für Stotterer, **Hannover.** Inserat siehe 310

Kosmetik. Krankenpflege.

Dentifrices Friederich, vorzügliche antiseptische Zahn-Elixier, Pasten, Pulver. Zu haben in allen feineren Friseur- u. Parfümeriegeschäften der Welt. **Fabrik: Arnheim,** Holland. Inserat siehe 271

Seite

Bergmann & Co., Radebeul: „Steckenpferd-Lilienmilchseife", für zarte, weiße, sammetweiche Haut. Inserat siehe 287

Wer nicht vor der Zeit grau werden will, wer an einer ungesunden Gesichtsfarbe leidet, wende sich an die Engel-Drogerie von **Joh. Grolich in Brünn,** welche vielfach bewährte Mittel versendet. Inserat siehe 303

Ferd. Kögler, Dampfparfümerie, **Nürnberg.** Report-Cream, bestes Mittel gegen rauhe, rissige Haut, Pickel, Sommersprossen, Mitesser und Wimmerln, von überraschendem Erfolg. Inserat siehe 302

Bei Rückgratkrümmungen wirkt unbedingt bessernd mit überraschendem Erfolg der lenkbare Redressions-Geradehalter, Patent Haas. Alleinig. Fabrikant: **F. Menzel,** Orthopädisches Institut, **Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 23. Inserat siehe 248

Lusers Touristenpflaster, **das beste und sicherste** Mittel gegen Hühneraugen, Schwielen usw. Zu beziehen **durch alle** Apotheken, sowie direkt **vom** Fabrikanten **L. Schwenk's** Apotheke, **Wien-Meidling.** Inserat siehe 264

Versandhaus Colonia, G. m. b. H., **Köln a. Rh.** Empfehlenswerte Bezugsquelle für kosmetische und sanitäre Artikel aller Art. Inserat siehe **246, 293, 297, 300, 311**

„Barasin", ein unerreicht dastehendes Mittel zur Erzeugung eines schneidigen Schnurrbartes und üppigen Haarwuchses. Nur zu beziehen vom **Kosmet. Laboratorium „Violetta" in Nürnberg.** Inserat siehe 320

Damenbart ist häßlich. Ein vorzügliches Mittel zur sofortigen Entfernung versendet die Firma **Herm. Wagner, Köln 301a.** Inserat siehe 276

Bildschön werden Sie beim Gebrauch von Walthers echter Lilienmilchseife. Allein zu beziehen durch das Laboratorium **E. Walther, Halle a. Saale,** Mühlweg 20. Inserat siehe 272

Bergers Teerseife. Fabrikant: **G. Hell & Co., Troppau.** Inser. siehe 280

Lehranstalten.

Technikum Altenburg. Bestempfohlene Unterrichtsanstalt für Maschinenbau, Elektrotechnik, Automobilbau ꝛc. Programm kostenfrei. Inserat siehe 268

Wald-Pädagogium, Bad Berka in Thür. Bestempfohlene Erziehungsschule nach Godesberger System, auch für erholungsbedürftige Kinder. Programm kostenlos durch die Direktion. Inserat siehe 269

Gewerbe-Akademie, Berlin, Königgrätzerstraße 90. Bestempfohlene Unterrichtsanstalt für Maschinenbau, Elektrotechnik, Hochbau ꝛc. Programm frei. Inserat siehe 269

Grh. Oldenburg. Navigationsschule in Elsfleth a. W. Inserat siehe 268

Seite

Landwirtschaftliches Technikum, Münster i. W. Bestempfohlene Unterrichtsanstalt zur Ausbildung junger Leute zu Beamten für Rittergüter, Domänen usw. Prospekt frei. Inserat siehe **269**

Evangel. Pädagogium, Godesberg a. Rh. Inserat siehe **256**

Chemie-Schule, Mülhausen i. Els. Inserat siehe **268**

Musikinstrumente.

Sprechapparate, Schallplatten in tadelloser Ausführung u. billigen Preisen liefert die bekannte Firma **Arendt, Charlottenburg 25,** Friedrich-Karl-platz D. F. 1a. Inserat siehe **272**

Hug & Co., Leipzig. Empfehlenswerte Bezugsquelle für Pianinos, Harmoniums, Violinen, sowie alle übrigen Musikinstrumente. Katalog gratis. Inserat siehe **272**

Johann N. Trimmel, Wien. VII, 3. Burggasse 123. Empfehlenswerte Bezugsquelle für Wiener Handharmonikas, unübertroffen, in geschmackvoller Ausführung und herrlichem Ton. Reichhaltiger Katalog umsonst und portofrei. Inserat siehe **285**

Wilhelm Bosch II., Gelsenkirchen. Inserat siehe **262**

Ewald Gläsel, Markneukirchen in Sachsen. Inserat siehe **270**

Wilhelm Kruse, Markneukirchen. Inserat siehe **290**

Musikhaus Ruckmich, Freiburg i. Br. Inserat siehe **288**

Heinrich Schimansky, Berlin O 34. Inserat siehe **308**

Schuster & Co., Markneukirchen i. S. Nr. 233. Inserat siehe **274**

H. Schwenke, Dresden 130. Inserat siehe **261**

Jos. Siebenhüner sen., Schönbach-Stadt (Böhmen). Inserat siehe **271**

Hermann Trapp, Wildstein (Deutsch-Böhmen). Inserat siehe **286**

Nahrungs- und Genußmittel, Getränke, Zigarren.

Feine Fruchtmarmelade, vorzüglich im Geschmack, liefert die Firma **Wilhelm Bohm, Kiel,** Christian-Kruseſtraße 12. Inserat siehe **266**

„Ahrdoktor“, ein ärztlich empfohlener Ahrrotwein. Allein zu beziehen von **Franz Friedrich,** Weingutsbesitzer, **Ahrweiler** (Rhld.). Inserat siehe **255**

Casseler Hasenohren, ein hochfeiner Buttercakes von vorzüglichem Geschmack. Zu haben in allen einschlägigen Geschäften oder direkt von der Casseler Cakes- u. Biskuits-Fabrik **Hermann Hämer, Cassel 16.** Inserat siehe **264**

C. W. G. Israel, Kassel. Empfehlenswerte Bezugsquelle für prima Harzkäse. Inserat siehe **262**

Seite

Henry Pauly's Friedrichsdorfer Zwieback ist unübertrefflich in Qualität und Wohlgeschmack. Alleiniger Fabrikant **Henry Pauly, Homburg v. d. Höhe.** Inserat siehe **291**

Wollen Sie etwas feines rauchen? Dann wenden Sie sich sofort an die **Triumph-Zigarren-Fabrik Nürnberg,** deren Fabrikate wegen ihrer Güte weltbekannt sind. Inserat siehe **249**

Wurzener Kunstmühlenwerke und Biscuitfabriken vorm. F. Krietsch, Wurzen. Inserat siehe **Vorsatz**

A. Hellmich, Liköre, **Dortmund.** Inserat siehe **305**

Nahrungsmittelfabrik „Goliath“ (Bouillonwürfel), **Berlin.** Inserat s. **307**

H. Preuss, Zigarrenversand, **Berlin N.,** Swinemünderstr. 80. Inserat siehe **311**

Uhren. Stahlwaren.

J. M. Jäckle, Schwenningen 110, (württ. Schwarzwald). Seit Jahren bekannte vorteilhafte Bezugsquelle für Uhren aller Art in unerreichter Auswahl und billigen Preisen. Inserat siehe **293**

Rasiermesser, Haarschneidemaschinen, sowie alle übrigen Solinger Stahlwaren liefert in tadelloser Ausführung und preiswert **Gebr. Bell,** Stahlwarenfabrik, **Gräfrath** bei Solingen. Inserat siehe **261**

Engelswerk, Spezial-Stahlwarenfabrik in **Foche** bei Solingen. Inserat siehe **267**

R. Möser, Waffenversandhaus, **Neuenrade i. W.** Inserat siehe **249**

Verschiedenes.

Kanarien-Edelroller, sowie alle übrigen Zier- und Singvögel, Vogelfutter 2c. liefert preiswert die bekannte, 30 Jahre bestehende Firma **Georg Brühl, Kötzschenbroda-Dresden.** Inserat siehe **266**

Raubtierfallen. E. Grell & Co., Haynau in Schlesien. Raubtierfallen aller Konstruktionen, tadellos funktionierend für jede Tiergattung. Inserat siehe **289**

Schiffsjunge zu werden ist die beste und billigste Profession, die ein junger Mann wählen kann. Man wende sich um Einsendung von Prospekten und Aufnahmebedingungen an **M. Grohne, Altona** (Elbe), Breitestr. 46. Inserat siehe **285**

W. Holtz, Elbing, Königsbergerstraße 86 liefert preiswert Marinebilder, Seestücke 2c. in künstlerischer Ausführung. Inser. siehe **262**

Kanarienhähne, sowie alle übrigen Zimmervögel liefert unter Garantie lebender Ankunft **W. Müller,** Tierhandlung, **Wilhelmshaven.** Inserat siehe **262**

Allerlei Wissenswertes.

Afrana auf dem Meeresgrunde. Einen großen Teil der Ladung des Anfang November 1910 gestrandeten Fünfmaster „Preußen“, die in Hamburg an Bord gekommen war, machte eine für Brasilien bestimmte große Sendung **Afrana-Nähmaschinen** der Firma **Biesolt & Locke, Meissner Nähmaschinenfabrik in Meissen** (Sa.), aus, deren Kunden über den ganzen Erdball verteilt sind, denn überall, wo die Afrana-Nähmaschine einmal gekauft wurde, empfiehlt sie sich durch ihre hervorragenden Eigenschaften im Sticken, Stopfen und Nähen von selbst und jeder Besitzer einer solchen Maschine schätzt sich mit Recht glücklich, das beste deutsche Fabrikat, das jedem anderen ausländischen Erzeugnisse in allen Teilen überlegen ist, in sein Haus aufgenommen zu haben. Die große Nähmaschinen-Sendung der „Preußen“ ist in die Wellen hinabgetaucht, um den Nixen ein willkommenes Werkzeug bei ihrer heimlichen Arbeit zu sein, immer größere Mengen der Afrana aber gelangen auf sicheren Wegen in die Hände fleißiger Hausfrauen und Handwerker, die sie hüten wie einen Schatz.

Ein jugendfrischer, zarter, reiner Teint ist die schönste Mitgift, die eine Frau oder ein junges Mädchen von der allmächtigen Mutter Natur erhalten kann: **„leuchtende Gesichtsfarben sind der Ausdruck körperlicher Gesundheit!“** Aber diese natürliche Schönheit wird nicht durch Arzneien und Quacksalbereien erlangt, sondern einzig und allein durch eine rationelle Körperpflege, wozu in erster Hinsicht tägliches Baden zu rechnen ist. Baden mit reichlich warmen Wasser und nachfolgender kalter Abspülung, und Waschen, gutes, nachdrückliches Waschen mit einer milden neutralen Seife, die womöglich wie die medizinische **„Steckenpferd-Lilienmilchseife“** durch Zusatz von Borax heilend auf alle Hautunreinigkeiten wirkt — dies beides wird Jeden auf ganz einfachem Wege rasch zum Ziele führen, **gesund und schön** zu gleicher Zeit zu sein! Und diesen Zweck erfüllt im vollsten Maße die von der Firma Bergmann & Co. in Radebeul hergestellte **Steckenpferd-Lilienmilchseife, Schutzmarke Steckenpferd,** welche in den meisten Apotheken, Drogerien und Parfümerien à Stück 50 Pfg. zu haben ist.

Als ein **bewährtes Mittel zur Entfernung von Haaren im Gesicht** und an anderen Körperstellen kann das von der **Firma Hermann Wagner, Köln 301 a, Blumenthalstr. 99** hergestellte Präparat bezeichnet werden. Wie entstellend können doch gerade bei Frauen Gesichtshaare wirken! Nun liegen eine ganze Reihe Präparate vor, welche diesen Schönheitsfehler zu beseitigen bestrebt sind. Doch die meisten dieser Mittel liefern nur halbe Arbeit, indem sie zwar dem über die Haut hervorragenden Haarschaft zu Leibe rücken, die Haarwurzel aber nicht angreifen. Und so kommt es, daß nach kurzer Zeit das Haar wieder nachwächst. Ein Mittel, das wirklich helfen soll, muß die unter der Haut liegende Haarwurzel samt der Gefäß- und nervenreichen Haarpapille zerstören. Dieses Mittel hat nun obengenannte Firma gefunden. Das Präparat ist als einziges Haarentfernungsmittel reichspatentamtlich geschützt und ist auf verschiedenen Ausstellungen mit hohen Auszeichnungen bedacht worden. Näheres siehe im Inserat auf Seite 276.

Wer sich selbst fortbilden will, der setze sich mit der **Verlagsfirma Hermann Beyer, Leipzig-R., Ostplatz 4** in Verbindung. Diese Firma besitzt einen ausgedehnten Verlag und versendet ihren Verlags-Katalog auf Wunsch jedermann gratis und franko. Hunderte von Büchertiteln sind in diesem Katalog enthalten und jeder wird zweifellos das finden, wofür er Interesse hat.

Meinen öffentlichen Dank spreche ich dem Herrn **Franz Wilhelm, Apotheker, Neunkirchen bei Wien,** aus. Durch den von ihm erzeugten Wilhelm's antiarthritischen antirheumatischen Blutreinigungstee bin ich von einem langjährigen Gicht- und Rheumatismusleiden endlich gänzlich geheilt. Ich habe früher viele in- und ausländische Kurorte besucht, bis ich endlich ebenfalls durch einen Geheilten auf die berühmten Erfolge des obengenannten Tees aufmerksam gemacht worden bin. Ferdinand Schubert, Professor des Konservatoriums und Mitglied des k. k. Hofopernorchesters, Wien.

Nordwest. Eine packende Darstellung des Ozeans, der dahinrollenden gewaltigen Wogen, gepeitscht vom Sturm. — Das sagt alles. Auf diesem Gemälde zeigt sich Schnars-Alquist so recht in seinem Element. Keiner hat es erreicht, die große Natur des Ozeans, die Naturgewalten so packend und malerisch wiederzugeben wie Schnars-Alquist. Das Blatt hat bisher schon eine so große Verbreitung gefunden, wie keine andere Reproduktion vorher. — Es ist Gemeingut der Gebildeten und der wirklichen Kenner der See geworden auf der ganzen Welt. — Nachdrucke und Nachahmungen existieren vielfach. Es gibt sogar Oelgemälde, die der Reproduktion direkt nachgemalt und nach-

empfunden sind, ohne auch nur den künstlerischen Wert der Reproduktionen zu erreichen. Der Preis der farbigen Kupferätzung im Format von 44×70 Zentimeter Bildfläche beträgt Mk. 30.—. **Verlag von Ludwig Möller, Lübeck.**

In keinem Haushalt dürfte die Bardella, ein von Dr. von Bardeleben gegen Verbrennungen und Verbrühungen empfohlenes, sofort schmerzstillendes und schnelle Heilung anbahnendes Verbandmittel, fehlen. Hervorragende Autoritäten, wie Exzellenz von Bergmann, Exzellenz von Esmarch, Professor Lassar, haben die Bardella als vorzügliches, seinen Zweck voll erfüllendes Verbandmittel anerkannt. Die Bardella ist geruchlos, ungiftig, blutstillend, antiseptisch, absolut reizlos, was namentlich bei ausgedehnten Verbrennungen von großer Wichtigkeit ist, und daher ein ideales Verbandmittel, das in jeder Familie jederzeit zur Hand sein sollte. Mit goldenen Medaillen und ersten Preisen auf Ausstellungen prämiiert, **wird die Bardella vom Kaiserlichen Gesundheitsamt zur Anwendung empfohlen.** Sie ist ständig im Gebrauch bei Feuerwehren, Eisenbahnen, bei der Reichspost, den Rettungsgesellschaften, auf unseren großen Schiffen, in Krankenhäusern usw. Sie wird auch bei allen Verletzungen (Schnitt-, Rißwunden, sowie bei Hautkrankheiten, z. B. bei nässenden Flechten und Unterschenkelgeschwüren, bei Impfverbänden, Insektenstichen, Wundlaufen, Wundsein der Kinder, offene Frostbeulen usw.) mit glänzendem Erfolge angewandt. Die echte Bardella (groß, mittel und klein) zeigt auf der Verschlußmarke (rote Flamme) den Namenszug Dr. von Bardeleben, sowie auf dem grauen Karton den Namen des allein berechtigten Herstellers Apotheker Br. Schmidt, Bremen.

Die Casseler Cakes- und Biscuits-Fabrik Hermann Hämer, Cassel, ist unstreitig eine der leistungsfähigsten Fabriken der Branche. Die Firma fabriziert in der Hauptsache nur feine und feinste Sorten Cakes, Biscuits und Waffeln, ist aber auch in der mittleren und billigeren Preislage sehr leistungsfähig. Die Fabrikate sind von anerkannt guter Qualität und zeichnen sich durch besonderen Wohlgeschmack (weil nur allerfeinste Rohwaren und garantiert nur beste Süßrahmbutter verwendet wird) aus. Die Casseler Cakes sind daher auch auf allen beschickten Ausstellungen mit den höchsten Auszeichnungen prämiiert. Einige besondere Spezialitäten der Firma sind: Zunächst die bekannten und sehr beliebten Casseler Hasenohren, dann Tadellos, Kronprinz, Prinzeß Viktoria, Nansen, Pfirsichkerne, Casselana, Casseler Waffelmischung, Hassia.

Billige Eier im Winter. Es gibt ein Mittel, das vollständig zuverlässig Eier ein Jahr und noch länger aufbewahrt, sodaß sie für alle Zwecke der Küche und feinen Konditorei verwendet werden können, und zwar das Garantol, das seine Brauchbarkeit bereits in langen Jahren erprobt und durch tausende Anerkennungen bewiesen hat. Hierzu kommt noch die große Billigkeit, denn eine Packung Garantol für etwa 120 Eier ist bei jedem besseren Drogisten für 25 Pfg. erhältlich, sodaß auf jedes Ei nur 1/5 Pfg. kommt. Für größere Mengen ist der Preis natürlich noch bedeutend niedriger. Hergestellt wird dieses anerkannt beste Eierkonservierungsmittel von der **Garantol-Gesellschaft m. b. H., Dresden 19,** die auf Wunsch ausführliche Mitteilungen darüber macht.

Dresden. Das älteste, vornehmste und schönstgelegene Hotel Dresdens, **Hotel Bellevue,** ist, nachdem die Um- und Erweiterungsbauten vollendet sind, der Oeffentlichkeit wieder übergeben worden. Die Leitung dieses weltbekannten Hotels, das bereits 1903 sein 50 jähriges Bestehen feiern konnte, liegt seit 1897 in den Händen des Herrn **R. Ronnefeld,** einer Autorität ersten Ranges auf dem Gebiete des Hotelwesens. Allen denen, die der Königl. Haupt- und Residenzstadt Dresden einen Besuch abstatten oder von hier aus die herrliche sächsische Schweiz besuchen wollen, empfehlen wir, in diesem vornehmen Hause von bekanntem Weltruf Wohnung zu nehmen. Erwähnen möchten wir noch, daß Hotel Bellevue in unvergleichlich schöner Lage an der Elbe, gegenüber dem Königl. Opernhause, der Hofkirche und Zwinger gelegen ist und mit sämtlichen Komfort der Neuzeit ausgestattet ist.

Ein vollkommener Kurort im eigenen Hause. Ozetbäder, die so rasch berühmt gewordene Erfindung eines deutschen Arztes, ersetzen in der Tat die umständlichen und kostspieligen Badereisen. Weil sie so bequem in jeder einfachen Badewanne zubereitet werden können und weil sie wegen ihrer erstaunlichen Heilwirkung bei den verschiedensten chronischen Leiden von den Aerzten und berühmten Universitätsprofessoren allgemein empfohlen werden, haben sich die Ozetbäder in wenigen Jahren über die ganze Erde verbreitet. Die Hauptwirkungen der Ozetbäder sollen darin bestehen, daß es das Herz und die Adern sowie die Nerven stärkt, die Tätigkeit der Nieren befördert, das Blut reinigt, die Lungen kräftigt und Schmerzen aller Art, namentlich rheumatische und gichtische, beseitigt. Die Fabrik **L. Elkan Erben, Berlin, Westend-F.,** versendet kostenfrei eine hochinteressante Broschüre über das Ozetbad.

Erspartes Geld ist auch verdient! Jeder Pfeifenraucher muß im Interesse seines Geldbeutels einen Versuch mit den berühmten Rauchtabaken der Firma **Emil Köller in Bruchsal** i. Baden machen. Die Tabake dieser bekannt reell und gut bedienenden Firma werden von tausenden Rauchern als vorzüglich anerkannt.

Uhrenindustrie. Wir machen unsere Leser ganz besonders auf die Firma **J. M. Jäckle,** Uhrenfabrik und Versandhaus **in Schwenningen** (siehe Inserat) aufmerksam.

Eine gute Bezugsquelle für Zigarren ist die Firma **Karl Streubel, Dresden-A., Wettinerstr. 13/284.** Man bezieht dort wirklich gute Zigarren zu einem sehr billigen Preise. Preisliste versendet die Firma gratis und franko. Alles Nähere besagt die im Flotten-Kalender enthaltene Annonce.

Sind Lungenleiden heilbar? Mit dieser wichtigen Frage beschäftigt sich eine volkstümliche Broschüre des Chefarztes der Finsen-Kur-Anstalt Dr med. H. Guttmann. Es bieten sich in dieser Broschüre ganz neue Ausblicke zur Bekämpfung derartiger Leiden. Um es nun jedem Lungen-, Hals- und Kehlkopfkranken zu ermöglichen, sich dieses interessante Büchlein mit Abbildung zu beschaffen, wird es vollständig umsonst und portofrei an derartig Kranke abgegeben. Kranke, welche hiervon Gebrauch machen wollen, brauchen nur eine Postkarte mit genauer Adresse an die Firma **Puhlmann & Co., Berlin K 502, Müagelstrasse 25.** schreiben. Das Buch wird dann jedem Besteller sofort gratis zugesandt.

Mittel gegen Gicht, Rheuma, Harn- und Nierengries. Mittel gegen Gicht, die in der Aerztewelt großen Anklang gefunden haben und von den ersten mediz. Autoritäten als hervorragend begutachtet worden sind (u. a. Prof. Carl von Noorden) stellt die Firma **Dr. Schütz & Co. in Bonn am Rhein Nr. 333** her, die unter dem Namen **Urol** und **Urocol** (D. R. P. 124 426) in den Handel gelangen. Urol ist ein ausgezeichnetes Vorbeugungsmittel und mildert bei längerem Gebrauch nicht nur die Anfälle, sondern macht sie auch seltener, indem die übermäßige Harnsäurebildung verhindert wird. Urocol wirkt äußerst prompt. Es behebt fast sofort die Schmerzen, ohne drastische Nebenerscheinungen. So kann eine Kur mit diesen Mitteln allen an Gicht und verwandten Krankheiten Leidenden nur aufs wärmste empfohlen werden. Die Präparate sind in vielen Apotheken erhältlich, anderenfalls schreibe man an die Firma, welche alsdann die Zusendung durch ihre Versandapotheke veranlaßt.

Besondere Beachtung wollen die Leser unseres Kalenders dem Inserat der Firma **Gustaph Westphal, Altona-Hamburg** schenken. Dieses sehr bedeutende Haus ist nicht allein außergewöhnlich leistungsfähig, sondern auch als streng reell in den weitesten Kreisen bekannt, welches durch den Besitz von mehr als 60 Tausend zufriedener Kunden vollauf bestätigt wird und deshalb darf diese Firma auch ganz besonders empfohlen werden.

Eine Kur mit „Nural" kann allen Menschen, auch Kindern, die einen schwachen Magen haben und manche Speisen nicht vertragen können, bestens empfohlen werden. Besonders hervorzuheben ist der sehr angenehme Ananasgeschmack des mit Wasser zu vermischenden „Nural", das auch durstlöschend und stark appetitanregend wirkt, daher schwächlichen Erwachsenen sowohl wie Kindern als äußerst magenstärkendes und kräftigendes Tischgetränk bei den täglichen Mahlzeiten sehr empfohlen werden kann. Siehe Nuralinserat auf Seite 249.

Mittel gegen Seekrankheit.

Die Firma **Knoll & Co., chemische Fabrik in Ludwigshafen a. Rh.** stellt ein Mittel gegen Seekrankheit her, das den Namen **Bromural** führt und sich dank seiner prompten Wirkung bei den Seereisenden schon sehr eingebürgert hat. Was bedeutet die Schönheit der zürnenden See, der Anblick der sich überstürzenden Wellen mit ihren schneeweißen Kämmen, für den seekranken Reisenden, der sich das Jahr über, oder Jahre lang unter Umständen, auf eine Erholungs- und Urlaubsreise zur See gefreut hat! Ein großer Teil, der an Seekrankheit Leidenden, wird von dem Uebel schon bei dem leisesten Seegang befallen. Die Wirkung des von der Firma Knoll & Co. hergestellten Präparates „Brumoral“ ist zunächst eine beruhigende, ohne daß es als stark narkotisches Mittel in Frage kommt. Mit der Beruhigung der Nerven und des Gesamtorganismus wird zugleich die Schlaflosigkeit, welche derartige Anfälle begleitet, beseitigt.

Wie oft liest man in den Zeitungen von Ausverkäufen billiger Gardinen, Bettdecken &c. und noch öfter hört man, daß Hausfrauen, die bei solchen Gelegenheiten geglaubt haben, ganz besonders vorteilhaft gekauft zu haben, hinterher einsehen, daß sie außer der schlechten Ware dieselbe auch noch zu teuer bezahlt haben. Wir möchten daher den Leserinnen des Flotten-Kalenders empfehlen, sich stets nur an eine erstklassige Firma zu wenden und empfehlen zum Bezug von Gardinen, Vitragen, Steppdecken &c. die Firma **Joh. Neumann, Plauen i. V.** Näheres siehe Inserat Seite 291.

Größte Vorteile bietet beim Ankauf von Musikinstrumenten die bekannte Firma **Wilhelm Kruse in Markneukirchen.** Jeder, der die Absicht hat, sich ein Musikinstrument anzuschaffen, lasse sich von dieser Firma den großen Katalog mit vielen Abbildungen umsonst und portofrei zusenden.

Vertrauenssache ist unbedingt der Einkauf von **Bettfedern, fertigen Betten und Bettwaren.** Wir machen die geehrten Hausfrauen, Anstalten, Hotelbesitzer usw. auf das Bettfedernversandhaus **Josef Blahut in Deschenitz Nr. 501** (Böhmen) besonders aufmerksam. Diese Firma, welche die einzige christliche dieser Gattung am dortigen Platze ist, rechtfertigt das in sie gesetzte Vertrauen auf das glänzendste und kann daher als Bezugsquelle für alle Stände auf das beste empfohlen werden. Näheres im Inseratenteil dieses Kalenders.

„Der gute Ton.“ Von Dr. Franz Albrecht. **Willibald Wende's Verlag, Berlin** W., Lützowstraße 31. Preis 3 M. Den guten Ton zu beherrschen, ist nicht etwa ein schöner Luxus, sondern eine harte Notwendigkeit zum Vorwärtskommen. In einem Bande von 624 Seiten bringt obiger Verlag einen „**Ratgeber für den guten Ton in jeder Lebenslage.**“ Das wundervoll ausgestattete Buch mit den feinen Illustrationen von Edmund Brüning kann man als ein Prachtwerk bezeichnen.

Sehr zu empfehlen ist ein **Kur-Aufenthalt in Bad Landeck,** dem ältesten Kurort Schlesiens. Es liegt im südöstlichen Teile der Grafschaft Glatz, 450 m über dem Meere, in einem engen, von bewaldeten Höhenzügen eingeschlossenen Tale, geschützt gegen Nord- und Ostwinde. Die seit dem 12. Jahrhundert bekannten und zu Kurzwecken benutzten warmen **Schwefelquellen** treten aus Gneisspalten zu Tage. Ihre Heilwirkung verdanken sie neben anderen Bestandteilen ihrem von keiner anderen Quelle in Deutschland übertroffenen Gehalte an Radium-Emanation. Ihrer Eigenart entsprechend entfalten die Quellen ihre Heilwirkungen besonders bei Frauen-, Nerven-, Hautkrankheiten, Gicht &c.

Wer kennt ihn nicht? Bei der großen Verbreitung, die er seit dreißig Jahren gefunden hat und bei dem Weltruf, den er genießt, werden nur wenige Eltern Richters **Anker-Steinbaukasten** nicht kennen. Unter den vielen Tausend Spielen nimmt er eine Ausnahmestellung ein u. mit Recht wird ihm die ehrende Bezeichnung: „Der Kinder liebstes Spiel“ beigelegt. Es sollte daher niemand versäumen, sich die reichillustrierte Baukasten-Preisliste von der Firma **F. Ad. Richter & Cie., Rudolstadt,** kommen zu lassen. Sie wird kostenlos verschickt und gibt gleichzeitig Aufschluß über die überaus beliebten Kugelmosaikspiele „Meteor“ und viele Geduldspiele zu sehr billigen Preisen.

Lesen Sie gern? Wollen Sie im Leben vorwärts kommen? Lieben Sie Unterhaltung und Heiterkeit? Brauchen Sie Glück ??? Haben Sie schon gesehen, was für schöne Bücher die Buchhandlung von Richard Rudolph in Dresden-A. in diesem Kalender annonciert? Schreiben Sie aber den Namen ganz genau!

Inseraten-Anhang.

Eine Hausapotheke für 60 Pfennig!

Wie man mit einem Glase Wasser den Funken auslöschen kann, der imstande ist, eine Feuersbrunst hervorzurufen, so können Sie mit Carmol eine schmerzhafte Krankheit verhüten, wenn Sie Carmol im Hause haben. Jede Hausfrau hat gewiß den Wunsch, sofort bei eintretender Krankheit Hilfsmittel zur Hand zu haben, denn schnelle Selbsthilfe ist immer die beste Hilfe. Krankheiten schleichen sich ein wie die Diebe in der Nacht, und wer möchte nicht **sofort Hilfe** haben und Schmerzen lindern? **Kennen Sie Carmol?** Dies ist in der Hand der Mutter der rechte Balsam, Schmerzen zu stillen, weil er ganz unschädlich ist und **nie** falsch angewendet werden kann. Wer Carmol noch nicht im Hause hat, sollte sofort 70 Pfg. per Postanweisung oder in Briefmarken an die Carmol-Fabrik, Rheinsberg (Mark) schicken, dafür erhält man franko ein Mittel für alle hierunter durch Dank-Anerkennungsschreiben beschriebenen Krankheiten. **5 Flaschen kosten 3 Mk. franko!** Denken Sie nicht, daß uns damit gedient ist, wenn Sie für 70 Pfg. kaufen, nein, bei unserm Massenabsatz spielen 70 Pfg keine Rolle, aber **für Sie** ist es ein Vorteil, **für so wenig Geld** Heilmittel zu erhalten, die Sie in den Stand setzen, alle Familienmitglieder bei steter Gesundheit zu erhalten.

Carmol tut wohl!

Urteile deutscher Aerzte:

Dr. H. W., Arzt B.: Mit Carmol habe ich bei Patienten, bei welchen ich es angewandt habe, sehr gute Resultate erzielt. Deshalb werde ich es gern bei **rheumatischen Beschwerden**, bei **Hexenschuß** usw. verwenden und empfehlen.

Dr. N., prakt. Arzt B.: Ich kann das Carmol gar nicht warm genug empfehlen bei **Ischias, nervösen Störungen, Hexenschuß, rheumatischen Beschwerden und selbst bei den quälenden Gichtschmerzen.** Carmol hat das eine vielen anderen voraus: **Es hilft ohne zu schaden.**

Zwei Jahre litt ich an **heftigem Jucken** am ganzen Körper und waren verschiedene Mittel ohne Erfolg. Nach der ersten Flasche Carmol bin ich von meinem Uebel erlöst.
L. Moerss, Kl. Frommau.

Carmol ist ein sehr gutes Mittel geg. **Genickschmerzen.** Gleich nach Gebrauch waren diese fort.
Rosalie Pixtka, Roschkow

Mein Bein war **dick angelaufen** und schmerzte mich, daß ich glaubte, eine Ader wäre geplatzt. Ich gebrauchte Carmol. Schon nach paarmaligem Gebrauch war alles verschwunden.
Frau **Gr. Golmkau.**

Ich habe schon oft Carmol gebraucht, und hat es mich von meinen **Brustschmerzen** befreit.
H. Kollosche, Landwirt, Burg.

Carmol hat sich bei mir gegen **Hexenschuß** vorzüglich bewährt.
Frau **Hoffmüller**, Rosengarten.

Ich litt 9 Monate an **Hexenschuß** und **rheumatischen Leiden.** Bei Gebrauch von 3 Flaschen Carmol bin ich vollständig geheilt, worüber ich Ihnen meinen herzlichsten Dank ausspreche.
H. Schrübbe, Teichrode.

Leide oft an heftigen **Leibschmerzen.** Carmol hilft mir aber immer.
Frl. **H. Bartusch**, Burg.

Mit Carmol bin ich sehr zufrieden. Gleich nach Gebrauch war mein **Magenkrampf** weg.
A. Bartoszack, Dabrowa.

Gleich nach dem ersten Gebrauch mit Carmol sind meine **Fuss- und Gelenkschmerzen** verschwunden.
Konopatzky, Scheibnitz.

Ich kann mit bestem Gewissen sagen, daß mir Carmol bei **Gliederreißen** sehr große Dienste geleistet hat.
Frau **Werchow**, Burg.

Man verlange in Apotheken und Drogenhandlungen nur Rheinberger Carmol und nehme nichts anderes. Carmol-Fabrik, Rheinsberg (Mark) 3.

Schreiben Sie dieser Frau

wenn Sie einem Manne das Trinken abgewöhnen wollen.

Sie tat dies erfolgreich bei ihrem Manne, Bruder und viele ihrer Nachbarn und nun will sie Ihnen in freimütiger Weise von dieser einfachen Methode erzählen, die sie mit so gutem Erfolge anwandte. Diese Methode kann an dem Trinker unbemerkt angewandt werden und Ihre Privatangelegenheiten bleiben vor der Oeffentlichkeit bewahrt. Frau Anderson ist bemüht, andern zu helfen und deshalb raten wir ernstlich jedem unserer werten Leser, der einen Lieben hat, der trinkt, ihr noch heute zu schreiben. Wenn Sie ihr schreiben, wird sie Ihnen erzählen, wie sie ihren Mann von der Trunksucht befreite.

Sie verlangt nichts für diese Hilfe und es ist darum kein Grund vorhanden, warum Sie nicht sofort an sie schreiben sollten. Natürlich erwartet sie, daß Sie ein persönliches Interesse daran haben, jemand von der Trunksucht befreit zu sehen und nicht etwa aus bloßer Neugierde anfragen.

Schicken Sie Ihren Brief vertrauensvoll an ihre Adresse:

Frau Margaret Anderson,
438 Linden Str., Hillburn, N. Y.,
Amerika

Frau Margaret Anderson, die ihren Mann von der Trunksucht befreite.

oder um es noch leichter für Sie zu machen, schreiben Sie deutlich Ihren Namen und volle Adresse auf den unten beigefügten Coupon und senden Sie ihr diesen.

NB. Das Briefporto nach Amerika ist 10 Pfennige.

Mrs. Margaret Anderson, 438 Linden Strasse, Hillburn, New York, Amerika.

Bitte schreiben Sie mir wie Sie Ihrem Manne das Trinken abgewöhnten, da ich mich persönlich für jemand, der trinkt, interessiere.

(Bitte schreiben Sie sehr deutlich)

Name ....

Wohnort ....

Straße und Hausnummer ....

Postamt ....

Provinz ....

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Auflösung des Silbenrätsels von Seite 220:
Flotten-Kalender.

Fallreep
Logger
Orkan
Taucher
Taifun
Eber
Nixe
Koralle
Alge
Leuchtturm
Ebbe
Natives
Dattel
Europa
Reede

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Der urdrollige Vereinskomiker

60 humoristische Prosavorträge, ulkige Soloscenen, zündende Couplets und heitere Deklamationen für die Vereinsbühne.
Preis Mk. 1,20 fco.

O, welche Lust, Soldat zu sein

80 auserlesene, erfolgreiche, heitere Soldaten-Couplets, Rekruten-Soloscenen, Duetts und Terzetts. 70 Pf. fco.

Komiker u. Coupletsänger

Sammlung der besten und beliebtesten Vorträge und Couplets. Preis Mk. 1,20 fco.

Allerlei Belustigungen für gesellige Kreise.

94 Scherze und Spielereien, Kunststücke, Aufgaben aller denkbaren Art mit zahlreichen erläuternden Abbildungen. Preis Mk. 1,40 fco.

Boarisch Blut! A Gaudi, a Glangl! A Musi, Juhu!

Ueberaus reichhaltige Sammlung heiterer Soloscenen, Couplets, Lieder, Deklamationen, lustiger Duoscenen, dezenter Damenvorträge, ländlicher Scenen und Komödien, sowie über 120 witzige Schnadahüpf'ln und fidele Vortragsscherze in süddeutscher Mundart. Mk. 1,20 fco.

Komisch, heiter u. so weiter

Eine reiche Auswahl humoristischer Vorträge für fröhliche Kreise. „Der Erde köstlichster Gewinn ist frohes Herz und heitrer Sinn.“ Preis Mk. 1,20 fco.
Obige 6 Bücher zusammen kosten nur Mk. 5,— bei Voreinsendung, Nachnahme Mk. 5,30.

Die Humorkiste oder: „Das große Buch zum Totlachen.“

Eine Sammlung der neuesten besten und originellsten Witze, Anekdoten und Scherzfragen; ferner: Vortragsstücke u. Couplets modern. Richtung von zwerchfellerschütternder Wirkung. Gesammelt, gestammelt, gesichtet und gedichtet vom Humoristen Fidelius Witzicus. Preis nur Mk. 1,70 fco.

Der Witzbold! Ein Buch zum Tränen lachen.

Neueste Anekdoten, Couplets, Gedichte und humoristische Vorträge, Erzählungen, Scherzfragen usw. Gesammelt von dem Wiener Komiker J. Janosch. Preis Mk. 1,70 fco.

Hast du 'ne Ahnung! Lustige Geschichten u. dolle Zicken,

verzappt von Wilhelm Neunauge, Budiker in Berlin. Mit Sticker 50 Bilderkens, jemalen von sein Stammjast Paule Wendling. In det Buch stehen viel nete ulkige Sachen drin und kost blos eene Mark und 20 Pf. fco.

Stammtisch-Ulk! Sammlg. launiger Scherze u. leicht zu erzählender Schnurren,

die den Käufer befähigen, der Spaßvogel der Gesellschaft zu werden. Preis Mk. 1,45 fco.
Obige 4 Bücher zus. nebst Gratisbuch: „Der Anekdotenjäger“ nur Mk. 5,— bei Voreinsendg., Nachn. Mk. 5,30.

Drei spannende, hervorragend geschriebene Romane!

Engel und Teufel.

Kriminalroman von Green. Mk. 2,— fco.

Eroberung der Luft.

Aktuell! Zukunftsbilder von gewaltiger Wirkung auf den Leser. Mk. 1,80 fco.

Der Gold-Trust. ::

Internationaler Finanzroman. Geheimnisvolle Vorgänge werden hier lebenswahr geschildert. Preis Mk. 1,80 fco.
Um die Anschaffung aller drei Romane leicht zu machen, biete ich dieselben portofrei für Mk. 4,50 bei Voreinsendung an, Nachnahme Mk. 4,80. :: ::

Zur Fahnenweihe

Prologe, Reden und Ansprachen bei der Einweihung von Vereinsfahnen sowie bei Ueberreichung und Stiftung von Fahnenschleifen, Schärpen u. Fahnennägeln, nebst Anleitung für Militärvereine zum Gesuche behufs Führung einer Fahne unter den hierfür geltenden Allerhöchsten Bestimmungen. Preis nur Mk. 1,70 fco.

Hurra! Kaisers Geburtstag!

Sammlung von gewähltem Aufführungsmaterial, wie Prologe, Reden, lebende Bilder, Gesänge, Deklamationen, Vorträge, vaterländische Theateraufführungen und dergl. zu einer vollendet-patriotischen Geburtstagsfeier Sr. Majestät des Deutschen Kaisers. Preis Mk. 1,20 fco.

Der Unterhaltungsabend im Krieger- und Militärverein.

Eine Sammlung gewählten Aufführungsmaterials für gesellige Abende und Feiern im Krieger- und Militärverein. Mk. 1,70 fco.

Unterm Weihnachtsbaum

Schöne Weihnachtswünsche und Sprüche für Knaben und Mädchen, Weihnachtsgedichte u. Lieder. Mk. 1,20 fco.
Obige 4 Bücher zus. Mk. 5,— b. Voreinsend., Nachn. 5,30.

Postanweisungen bis 5 Mk. kosten nur 10 Pf. Porto. — Briefmarken nehme ich in Zahlung. — Meine reichhaltigen Bücherkataloge versende ich an jedermann vollständig gratis und lege sie auch jeder Bestellung gratis bei.

Rich. Rudolph, Buchhandlung, Dresden-A. 217, Sachsenallee 9.

Alle von anderen Buchhandlungen angebotenen Bücher liefere ich auch.

Hochinteressante Bücher!

Die Kunst der Unterhaltung

Wie man plaudert und die Kunst der Unterhaltung erlernt, enthaltend die Regeln des feinen Anstandes; ferner wie man geschickt Gespräche anknüpft und sich gewählt ausdrückt, wie man die Schüchternheit und Befangenheit ablegt, wie man feine Schmeicheleien sagt und dadurch die Herzen der Damen sicher gewinnt, lehrt dieses Buch. Preis nur Mk. 2,20 fco.

Neuer vollständiger Liebes-Briefsteller.

Ein treuer Führer in allen Herzensangelegenheiten. Mit einem Anhange von Verlobungsanzeigen, Hochzeitseinladungen usw. Preis Mk. 1,45 fco.

Das Geheimnis des Erfolges im Damenverkehr!

Wollen Sie Glück im Verkehr mit Damen, lesen Sie das vortreffliche Buch. Sie werden an der Hand der in diesem Buche angezeigten Beispiele ungeahnte Erfolge erzielen. Preis Mk. 2,20 fco.

Obige 3 Bücher zusammen nebst Gratisbuch: „Wie die Liebe entsteht" kosten nur Mk. 5,— bei Voreinsendung, Nachnahme Mk. 5,30.

Der Tanz.

Leichtverständliche Anleitung zum schnellen Erlernen aller vorkommenden Rund- und Gruppentänze. Selbstunterricht. Das beste Buch mit über 100 Abbildungen. Allerlei Tanzspiele, Arrangieren v. Tanzfestlichkeiten. Anhang: „Die Tanzkommandos für Contre und Quadrille." Preis statt Mk. 2,25 nur Mk. 1,70 fco.

Der amüsante Gesellschafter.

Von Dr. Franz v. Lambert. Eine Sammlung der interessantesten Spiele, Scherzfragen, Anekdoten und Rätsel zur heiteren Unterhaltung größerer oder kleinerer Kreise. Das Buch ist hochoriginell. Mk. 2,20 fco.

Der gute Ton oder: Das Buch des Anstandes und der guten Sitte.

Ein unentbehrlicher Ratgeber für den gesellschaftlichen Verkehr. Notwendig für jeden Gebildeten. Preis nur Mk. 1,40 fco. — Obige 3 Bücher zusammen nebst Gratisbuch: „Anmut und Schönheit" kosten nur Mk. 4,30 bei Voreinsendung, Nachnahme Mk. 4,50.

Wie gewinnt man in der Lotterie?

oder die geheimnisvollen Zufälle und deren Gesetze. Das Buch wird jedem Lotteriespieler Hunderte von Mark erhalten, die bisher planlos hinausgeworfen wurden. Ein unentbehrliches Handbuch für alle Lotteriespieler. Preis Mk. 3,20 fco.

EIN GROSSER TREFFER!

Rätsel der Lotterie und seine Lösung!

Von Dr. Gärtner. Dieses Buch enthält eine Spielmethode, die zu wissen für jeden Lotteriespieler höchst vorteilhaft ist, und sollte niemand die Anschaffung dieses Buches versäumen. Preis nur Mk. 1,70 fco. Obige 2 Bücher nebst Gratisbuch: „Winke für Lotteriespieler" nur Mk. 4,30 bei Voreinsend., Nachn. Mk. 4,50.

Schön-Schreibschule für Selbstunterricht.

Das Werk enthält eine ausführliche Anleitung, wie man schön und schnell schreiben lernen kann und zwar: 1. Deutsche Schrift; 2. Lateinische Schrift; 3. Rundschrift; 4. Stenographie. Von W. Koppeheel. Preis gebunden Mk. 3,80 fco.

Der moderne praktische Schnellrechner

von Dr. Fritz Kenner ist ein allgemein bewundertes, in seiner Art einzig in der Welt stehendes, unentbehrliches Rüstzeug für jedermann und eine Fundgrube kostbaren Wissens. Das Buch gibt auf der Stelle genau an, wieviel Lohn jeder Arbeiter bekommt, berechnet sofort alle Zinsen, Prozente usw. Preis Mk. 3,30 fco.

Neuester Universal-Briefsteller

Eine gründliche Anweisung zur Abfassung aller in gewöhnlichen Verhältnissen sowie im Geschäftsleben vorkommenden Briefe, Aufsätze, Verträge usw. Ein Ratgeber für jedermann. Preis Mk. 2,80 fco.

Obige 3 Bücher zusammen kosten nur Mk. 8,50 bei Voreinsendung, Nachnahme Mk. 8,80.

Passen Sie auf!

daß Sie die richtigen Bücher bekommen, denn meine Annonce wird oft nachgeahmt. Wenn Sie die richtigen Bücher bestimmt bekommen wollen, so schreiben Sie die untenstehende Adresse ganz genau.

Postanweisungen bis 5 Mk. kosten nur 10 Pf. Porto. — Briefmarken nehme ich in Zahlung. — Meine reichhaltigen Bücherkataloge versende ich an jedermann vollständig gratis und lege sie auch jeder Bestellung gratis bei.

Rich. Rudolph, Buchhandlung, Dresden-A. 217, Sachsenallee 9.

Alle von anderen Buchhandlungen angebotenen Bücher liefere ich auch.

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Sie lernen tanzen

so daß Sie sich bei jeder Festlichkeit genau so wie die andern amüsieren werden, wenn sie das soeben erschienene wirklich und einzig brauchbare Tanzlehrbuch von K. Baum benützen. Nicht innerhalb einiger Stunden, wie in einem Inserat immer marktschreierisch behauptet wird, aber in ca. zwei Wochen kann jeder die hauptsächlichsten Rund- und Figurentänze erlernen. Zu fast allen Tänzen ist jeder einzelne Schritt und Tritt genau und deutlich abgebildet und dann noch ausführlich erläutert. Ein Mißlingen ist daher ausgeschlossen. Aus dem Inhalte sei außerdem noch erwähnt: Das Arrangieren von Tanzspielen usw. — Tänzer als beliebte Salonhelden. — Spezielle Anleitung für Tänzer, die Gunst der Damen zu erlangen und reiche Mädchen zu erobern. — Wie man geschickt moderne Gespräche anknüpft usw. usw. Alles kann man auch im Sommer erlernen, ohne daß jemand etwas davon erfährt. Preis nur 2.25 Mk., Porto 25 Pfg., Nachnahme 20 Pfg. extra. Zu beziehen nur von dem Verlag:

F. W. Trotzki, Leipzig-Eythra 12.

Grosser Katalog gratis!

Billige böhmische Bettfedern! (Bettfedern sind zollfrei.) 10 Pfund neue, gute, geschlissene staubfr. M. 8.—; 10 Pfd. bessere M. 10.—; 10 Pfd. weiße, daunenweiche, geschl. M. 15.—, 20.—; 10 Pfd. schneeweiße, daunenweiche, geschl. M. 25.—, 30.—; 10 Pfd. Halbdaunen M. 10.—, 12.—, 15.—; 10 Pfd. schneeweiße, daunenweiche, ungeschlissene M. 20.—, 25.—, 30.—; Daunen (Flaum) graue à M. 3.—, weiße à M. 4.—; schneeweiße à M. 5.—, 5.50, 6.— per halbes Kilo. Versand frk. p. Nachn. Umtausch u. Rücknahme geg. Portovergüt. gestattet. Bei Bestellung bitte um genaue Adresse. **Benedickt Sachsel, Lobes 448,** Post **Pilsen,** (Böhmen.)

Bett-Federn
Daunen
B. SACHSEL

Sende sofort interessante **Preisliste 1 über Kanarien-Edelroller,** wunderbare Tourensänger in herrl. Klangfarbe, 8, 10, 12, 15, 20 b. 30 Mk. Preisl. 2 üb. **Prachtfinken, sprech. Papageien, Zier- u. Singvögel, Vogelfutt.** Ehrenh. Bedien. wie seit 30 Jahr. **Gg. Brühl, Kötzschenbroda 45.**

Gegen

Hexenschuss

Rheumatismus, Gicht etc., sowie bei **Erkältungen** empfehlen wir unser

Echt australisches Eucalyptus-Oel

in den **weissen** Porzellanflaschen, 1 Fl. = 1.45 Nachnahme als Doppelbrief. 6 Flaschen = 5,85 Nachnahme franko. **Direkter Import von Australien.**

Mumm & Frerichs, Hamburg 11 K.

Prämiiert 1892. Silberne Medaille 1902. Ehrendiplom und Goldene Medaille 1907.

Die besten

Harmonikas

bei

Wilhelm Lubich,

Harmonika-Erzeuger, **Mähr.-Rothwasser.**

Auch chromatische Harmonikas mit 36 bis 48 Bässen. Preisbuch franko.

August Gambs, Hagenau i. E.

offeriert zur Einsaat:

Ia Kiefernsamen	pro kg	5.—	M.
Fichten	„ „	4.—	„
Birken, Hainbuchen	„ „	0.60	„
Rotbuchen	„ „	1.40	„
Neue Ulmen	„ „	0.15	„

Feine Fruchtmarmelade.

Ein **10 Pfund** Posteimer kostet bei vorheriger Kasse **M. 2.55,** bei Nachnahmesendung **M. 2.75,** Porto 50 Pfg. extra. Wenn nicht gefällt, Zurückn. Tägl. Nachbestellungen beweisen die Güte dies. Ware.

WILHELM BOHM, Kiel, Christian-Krusestr. 12.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser **Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

Ein Naturmittel gegen Schwindsucht und chronische Lungenkatarrhe.

Auf dem medizinischen Kongreß konstatierte Professor v. Leyden, daß in Deutschland dauernd an 1,200,000 Menschen schwindsüchtig sind und von diesen jährlich ca. 180,000 jener furchtbaren Krankheit erliegen. Als Erreger der Lungenerkrankung sind die Tuberkelbazillen erkannt worden, die fast jeder Mensch mit dem Straßenstaub täglich einatmet. Da aber glücklicherweise nicht jeder von der Tuberkulose befallen wird, so geht daraus unwiderleglich hervor, daß der menschliche Körper an sich die Fähigkeit besitzt, die Bazillen unschädlich zu machen. Da, wo die Luftröhre sich in viele feine Aestchen teilt, die in die Lunge führen, liegen zwei Drüsen, die Bronchial- und Lungendrüsen, über deren Zweck die Wissenschaft lange im Unklaren war; jetzt weiß man aber, daß sie einen ganz besonderen Saft zur Vernichtung der Bazillen erzeugen und nur, wo die Drüsen durch Erkältung, Staub und andere Einflüsse nicht funktionieren, tritt Erkrankung ein. Weil nun diese Drüsen bei den Säugetieren dieselbe Aufgabe haben, wie beim Menschen, versuchte man durch Zuführung von präparierten Drüsen von gesunden Tieren die Natur in ihrem Kampfe gegen die Krankheit zu unterstützen, welche Theorie sich durch praktische Versuche von Hunderten von Aerzten, die sich ganz begeistert über das neue Mittel aussprechen, glänzend bewährt hat. Das Mittel wird aus den Bronchialdrüsen der Schafe, die fast nie tuberkulös erkranken, hergestellt. Es ist also nichts Giftiges und chemisch Erkünsteltes, sondern das, womit die Natur sich selbst hilft, und weder dem Magen noch dem Körper schadet. Tausenden hat es schon Linderung und Heilung verschafft und überraschende Erfolge gezeitigt, wo alle anderen Mittel versagten, so berichten u. a.:

Herr **Dr. Kohn, W.** Die Erfolge, die ich mit Ihrem Präparat erzielte, sind ausgezeichnet und kann ich auf Grund mehrjähriger Erfahrungen mit demselben es allen Lungenleidenden auf das Wärmste empfehlen.

Herr **Dr. Fränkel, W.** Ich verordne in meiner sehr ausgebreiteten Praxis seit etwa sechs Jahren Ihr Mittel außerordentlich häufig bei chronischen Erkrankungen der Atmungsorgane und habe in der großen Mehrzahl der Fälle ausgezeichnete Erfolge zu verzeichnen.

Herr **Dr. Nemerad, M.** Das Mittel ist so ausgezeichnet, daß ich mich veranlaßt sehe, es häufig zu verschreiben und es auch in meiner Familie anzuwenden.

Herr **Dr. Habermann, M.** schreibt: Ich habe mich durch Anwendung Ihres Mittels bei den in den verschiedensten Stadien der Tuberkulose befindlichen Patienten davon überzeugt, daß dasselbe die bisherigen gegen Tuberkulose gebräuchlichen innerlichen Mittel an Wirksamkeit bedeutend übertrifft.

Herr **Dr. Braun, H.** Ihr Mittel habe ich gegen hartnäckige Heiserkeit und Husten mit sehr günstigem Erfolge angewendet. Ungünstige Nebenerscheinungen traten nie auf. Dasselbe werde ich in ähnlichen Fällen wieder gebrauchen und kann den Herren Kollegen solches nur aufs wärmste empfehlen.

Herr **Dr. Helberg, H.** Ihr Mittel ist das beste und beinahe einzige Mittel gegen Lungenkrankheiten, welches wirklich die Krankheit unterbricht und zur Heilung bringt.

Frau **E. T., Barsdunen.** Ihr Mittel hat hier an einem Lungenschwindsuchtskranken ein wahres Wunder getan. Alle Aerzte hatten ihn für unheilbar erklärt, und er wartete auf seinen Tod, es wurde ihm aber Hilfe durch Ihr Präparat, er wurde geheilt und geht heute wieder wie ein Gesunder seiner Arbeit nach.

A. R., Lieberose. Ihr Mittel hat mein seit neun Monaten schweres Lungenleiden zur völligen Ausheilung gebracht. Nachtschweiße und Fieber verschwanden in kurzer Zeit. Der Auswurf wurde weniger. In zwölf Wochen habe ich neunzehn Pfund an Körpergewicht zugenommen. Ich werde nicht versäumen, in ähnlichen Fällen dasselbe in meinem Bekanntenkreise weiter zu empfehlen.

Herr **N. B. in Graach.** Ich kann in Wirklichkeit sagen, daß es mir geholfen hat, denn ein jeder, der mich sah, hat an meinem Aufkommen gezweifelt, so schlecht sah ich immer aus. Appetit hat zugenommen.

Zusammensetzung: Extrakt aus Bronchialdrüsen mit Milchzucker vermischt.
Dosis: 3 mal täglich 1 Tabl. bis zu jedesmal 5 Tabl. steigend.
Preis: Für eine Person 8 bis 14 Tage langend **Mk. 4,50.**
Bezugsquelle: Stadtapotheke in **Gössnitz S. A.**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Trinken Sie nur noch

Lumay

feinster holländ. Magenbitter.

:: Export über die ganze Welt. ::

Stärkt die Nerven und fördert den Appetit.

Darf in keinem Café, Restaurant, Seedampfer und Familie fehlen.

Ohne Beimischung von anderen Getränken zu gebrauchen. Auf allen Ausstellungen mit den höchsten Auszeichnungen prämiiert.

Goldene Medaille: Weltausstellung Brüssel 1910.

Alleinige Fabrikanten:

Firma M. F. GOOSSENS,

Venlo (Holland).

Hoflieferanten Ihrer Maj. der Königin von Holland.

Niederlassungen: **Kaldenkirchen, Namur, London, Livorno, Konstantinopel, Buenos Aires, Bombay.**

Gegr. 1822. **Eignet sich besonders für die Tropen.** Gegr 1822.

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in **Ihrem Interesse**, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

AFRANA NÄHMASCHINEN

AFRANA

MEISSEN

Gegründet 1869

BIESOLT & LOCKE. NÄHMASCHINENFABRIK MEISSEN i/S.

Verlanget illustr. Preisbuch mit Bezugsquellenangabe.

Musikinstrumente beziehen Sie am Besten b. **Musikhaus Ruckmich, Freiburg i. B. 2.**
Katalog postfrei bei Angabe Ihrer Wünsche.

Familienwappen! Sinniges **Fest-geschenk.** Histor. Auskunft für fast jeden Namen. **F. W. Becker,** Wappenmalerei, **Dresden-Laubegast,** Schoberstraße 9pt.

Für **Hunde- und Gartenbesitzer** unentbehrlich sind meine **Schleudern, vorzüglich schie-ßend,** per Stück 1—2.65 Mk. Preisliste gratis.
Heinr. Schultz, Warnemünde 80.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

Jetzt ist die günstigste Zeit, eine herrliche echte

Straußenfeder

zu billigem Preis zu kaufen. Ein neuer Riesenposten prachtvoller echter Federn gelangt jetzt zu folgenden, extra billigen Preisen zum Verkauf: 10—15 cm breit, 40 cm lang Mk. 1.—, 42 cm lang Mk. 2.—, 45 cm lang Mk. 3.—, 50 cm lang Mk. 4. , diese 18 cm breit Mk. 6.— bis Mk. 8.—, 20 cm breit Mk. 10.—, 25 cm breit Mk. 20.—, 30 cm breit Mk. 30.— bis Mk. 100.—. **Prächtige Pleureusen, Reiher, Flügel, Gestecke, Pompons, Stolen und Boas** zu billigsten Preisen.
Herrmann Hesse, Straußfederhandlung,
Dresden, Scheffelstraße 10 12.

Konkurrenzlos. | Neu! | Musterschutz

Fahrbare

Brennholz - Säge- und Spaltmaschine

Neuestes Modell.

Bedeut. Zeit- u. Geldersparnis. Einfach. Bedienung. Größte Haltbarkeit,
daher bestes System.

Auch vorzügl. bewährt zum Antrieb von Dreschmaschinen 2c.

Pflüger & Steinert, Esslingen a. N.

Das Beste vom Besten

für die Hausfrau sind

Ortelt's Einkoch-

Apparate und Gläser

zur Frischhaltung aller Nahrungsmittel.

In tausenden Familien eingeführt und prämiiert.
Viele Neuheiten und bedeutend ermäßigte Preise für 1912
Zu haben in allen besseren Haus- und Küchenmagazinen.

GUSTAV ORTELT, OELS in Schlesien.

O u. X Beine

sofort kerzengrade bei Gebrauch von „Progresso" gef. gesch. Das Neueste und Vollkommenste der Jetztzeit. Glänzende Dankschreiben! Prospekte grat **Gustav Horn, Magdeburg-B. 33,** Gnadauerstr. 1.

Drahtgeflecht

1 Meter breit, best verzinnt, kosten 50 Meter
5.00 Mark.
Kartoffelkörbe „Fortschritt" aus verzinktem Stahldr. gef., **besser u. billig. wie Weidenkörbe.**
St. **1** M., 5 St. à **0,95** M., 10 St. à **0,90** M., 25 St. à **0,85** M.
Verlangen Sie Offerte.
Hermann Hüls, Drahtgeflechtfabr., **Bielefeld**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Oeffentlicher Dank

dem Herrn Franz Wilhelm, Apotheker, k. u. k. Hoflieferant, in Neunkirchen, Niederösterreich, Erfinder des antirheumatischen und antiarthritischen Blutreinigungs-Tees.

Blutreinigend für Gicht und Rheumatismus.

Wenn ich hier in die Oeffentlichkeit trete, so ist es deshalb, weil ich es zuerst als Pflicht ansehe, dem Herrn Wilhelm, Apotheker in Neunkirchen, meinen innigsten Dank auszusprechen für die Dienste, die mir dessen Blutreinigungstee in meinem

schmerzlichen rheumatischen Leiden

leistete, und sodann, um auch andere, die diesem gräßlichen Uebel anheimfallen, auf diesen trefflichen Tee aufmerksam zu machen. Nach 4 Wochen langem Gebrauch oben genannten Tees wurde ich von meinen Schmerzen nicht nur ganz befreit und bin es noch jetzt, nachdem ich schon seit 6 Wochen keinen Tee mehr trinke, auch mein ganzer körperlicher Zustand hat sich gebessert. Ich bin fest überzeugt, daß Jeder, der in ähnlichen Leiden seine Zuflucht zu diesem Tee nimmt, auch den Erfinder dessen, Herrn Franz Wilhelm, so wie ich, segnen wird.

In vorzüglicher Hochachtung

Gräfin Butschin-Streitfeld,
Oberstleutnants-Gattin.

Preis 1/1 Paket Mark 2.—, 1/2 Paket Mark 1.—.

Wo nicht in Apotheken und Drogerien erhältlich, direkter zollfreier Versand.

Ideale Büste

erzielen Damen durch uns. echtes **glänzend bewährtes**

Büsten-Elixier.

Aeußerl. Anwendg., durchaus **unschädl.**; entwickelt **prompt üppig. festen Busen! Orig.-Flasche f. 5 Mk.** genügt meistens. Probefl. f. 1,20 Mk. in Briefmarken. Versand diskret; p. Nachn. Porto extra, bei Voreinsendung portofrei.

Versandhaus COLONIA, G. m. b. H., Köln a. Rh. 18, Kamekestr. 14.

Lieferung sämtl. hygien. Artikel und Gummiwaren.

Die sexuelle Jugendsünde

ihre Gefahr und Abwehr. Ein Kindererziehungsbeitrag für Eltern, Lehrer und weitere Kreise. Von **Chr. Jecminek**, Direktor am Kaiser Franz Josef Landes-Erziehungshause, Brünn. Preis M. —.60. **Verlag von F. G. L. Gressler, Langensalza.**

Wenn es auch über allen Zweifel richtig ist, dass man, an **Haemorrhoiden leidend**, geeignete Diät halten (siehe meine Anweisung) und **richtige** Laxantien wählen muss, so ist doch unbedingt notwendig, als **erste Hilfe**

Haemorrhoidal-Salbe v. Dr. Unger

anzuwenden, die doch momentan Erleichterung schafft und durch naturgemässe Wirkung weiter heilt.
1 Schachtel Mk. 1.—, mit Porto Mk. 1.20
2 „ „ 1.90, „ „ „ 2.10
Diskreter Versand
von Dr. H. Unger, Würzburg.

Sanatorium

für

Lupus, äuß. Krebs;

Hauttuberkulose, Hautgeschwülste Fisteln. — Eigene 20jährig erprobte **nur hier** angewandte **operationslose** Behandlung.

Ausführliche Prospekte frei.

Dr. Adolf Meier, Bremen,
Rotenburgerstr. 90.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Warum sollen Sie den schmackhaften **„Thüringer Waldgeist“** trinken? Weil er das Blut reinigt und auffrischt! — Gereinigtes und gesundes Blut schafft starke Nerven. — Starke Nerven schaffen Mut, Energie u. Jugendfrische. Der **„Thüringer Waldgeist“** ist ein Magen- und Verdauungs-Elixier ersten Ranges, ein Universal-Haustrunk. Darum **sollen Sie** „Thüringer Waldgeist“ trinken! Er ist ein Präservativ gegen: Magen- und Verdauungsstörungen, Stuhlverstopfung, Schlaflosigkeit, Nieren-, Nerven- und Blasenleiden, Gicht, Rheumatismus, Hautausschläge, Frauenleiden, Blutstockung, Beschwerden der Wechseljahre, Hamorrhoiden etc. Und weil den „Thüringer Waldgeist“ Jung und Alt mit Vorliebe schon seines aromatischen Geschmackes u. vorzüglichen Bekömmlichkeit wegen geniessen, sollen auch Sie den **„Thüringer Waldgeist“** **trinken?**

Preis per Flasche M. 1.80. Bei Entnahme v. 3 Flasch. an franko gegen Nachn.

O. Adler's Laboratorium, Eisenach S.W.

Epilepsie (Fallsucht) Heilungs-Anweisung gratis von **Dr. phil. Quante,** Fabrikbesitzer, **Warendorf i. W.**

Mappen mit **5/5 Bogen u. Kouverts,** empfiehlt in reicher Auswahl 1000 St v. **20 Mk.** an die Fabrik von **L. Keseberg** in **Hofgeismar 30.** Must. frk.

Es ist eine Schande

für einen Menschen, der in irgend eine Gesellschaft kommt und nicht weiß, was er zu seiner Nachbarin oder gar zu seinem Vorgesetzten sagen soll. Er sitzt wie auf Kohlen und wünscht sich fort, oder er sitzt da und langweilt sich, denn die jungen Damen z. B. scharen sich um einen „Salonhelden“, der gar zu nett und amüsant plaudert. Wer aber lernen will, angenehm plaudern zu können, der lese das Werk von Dr. Franz von Lambert: „Die Kunst der Unterhaltung und wie man sie erlangt“. Beachten Sie aber, daß Sie auch wirklich dieses Buch erhalten, denn es werden minderwertige Nachahmungen angeboten! Aus dem Inhaltsverzeichnis dieses einzig dastehenden Werkes: Was schon rein äußerlich die Kunst der Unterhaltung verlangt. Wie man es lernt, sich gebildet und angenehm auszudrücken. Die Schüchternheit und Befangenheit und wie man sie ablegt Was man unbedingt zu beachten hat, wenn man ein guter Plauderer werden will. Die Kunst, zu widersprechen, ohne Anstoß zu erregen. Die Kunst, Schmeicheleien zu sagen. Was für große Fehler so oft in der Unterhaltung begangen werden und wie man sie vermeiden soll. Wovon sich die gute Gesellschaft unterhält. Wie sich Herren mit Damen unterhalten sollen. Der moderne „Flirt“. Wie man Gespräche anknüpft. Unterhaltung bei Tisch, auf der Reise, in Bädern usw. Preis dieses Werkes nur 3 Mk., Porto 25 Pfg., Nachnahme noch 20 Pfg. extra. Die hier erteilten Auskünfte wurden bisher niemals verraten, weil die Erfolgreichen schwiegen und die Erfolglosen nichts zu sagen wußten. Bestellungen sind nur zu richten an

Richard Ehlert, Verlagsbuchhdlg., **Leipzig,** Augustenstr. Nr. 13/851 a.

Es liegt in Ihrem **Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

Eines Pfarrers Zeugnis.

Buckow bei Berlin, 8. Dezember 1908.

Der Knabe Willy Hagen wurde in seinem 7. Lebensjahr einmal und im 11. Jahre zweimal von Krämpfen befallen. Diese waren mit Schwindel verbunden, der sich vor Ausbruch der Krämpfe einstellte. Die Eltern suchten ärztliche Hilfe, es wurde ihnen aber gesagt, daß es ein eigentliches Heilmittel nicht gäbe. Als sie mir ihr Leid klagten, empfahl ich ihnen Pastor König's Nervenstärker. Schon nach dem Gebrauch der ersten Flasche spürte der Knabe eine günstige Wirkung in seinem allgemeinen Befinden. Er gebrauchte weitere 3 Flaschen und ist seit einem Jahre von Krämpfen völlig verschont geblieben. Der Appetit, der früher fehlte, ist jetzt vorhanden, sein Körpergewicht ist von 48 Pfund auf 76 Pfund gestiegen und sein ganzes Wesen ist frischer und lebendiger geworden. Dieses ist der Bericht der Eltern des Kindes.

Krackow, Pfarrer.

Kein Glied mehr regen.

Kirchgellersen, Bez. Lüneburg, Pr., 18. Juli 1907.

Ich litt ein Jahr lang an Ischias und hatte große Schmerzen in den Hüften und Waden und konnte daher den Arbeiten meines Berufes als Landwirt nicht mehr nachkommen. Des Nachts konnte ich nur wenige Stunden schlafen, dann mußte ich das Bett verlassen, bald sitzen, bald wandern, bis ich gegen Morgen so müde wurde, daß ich versuchte, es im Bett einige Stunden wieder auszuhalten. Aber nach Gebrauch von 2 Flaschen Pastor König's Nervenstärker bin ich wieder ganz gesund geworden. Auch die Frau des Häuslings Herrn B. Meyer dahier hat durch den Gebrauch des Nervenstärkers ihre Gesundheit wieder so weit zurückerhalten, daß sie im Hause umhergehen kann, während sie vorher kein Glied mehr regen konnte. **W. Hoevermann, Nr 7.**

Ein Vergehen, ihn nicht zu empfehlen.

Herr Pfarrer **H. Nagel** aus **Freienfels** in Oberfranken äußerte sich folgendermaßen über Pastor König's Nervenstärker: Ich kann versichern, daß Pastor König's Nervenstärker Wunder wirkt. Ihn nicht weiter zu empfehlen, wäre ein Vergehen an der leidenden Menschheit.

Frau **Barbara Winkler**, Witwe, macht am 28. Juli 1908 aus **Schönau**, Pfalz, folgende Mitteilung: Ich war durch 14-jähriges Leiden — Nervenschwäche und Unterleibsleiden — so weit gekommen, daß ich 6 Monate zu Bette lag. Da empfahl mir Herr Pfarrer Wilhelm Pastor König's Nervenstärker und schon nach Gebrauch der ersten Flasche verspürte ich Besserung. Nach Gebrauch von weiteren 5 Flaschen bin ich so weit hergestellt, daß ich meine häusliche Arbeit verrichten kann. Ich kann den Nervenstärker allen ähnlich Leidenden aufs Beste empfehlen.

Wunderbar.

Weide, Pr., 16. Juli 1907.

Ich litt beinahe zwei Jahre lang an Herzklopfen und Brustschmerzen, hatte längere Zeit auch Magenbeschwerden. Ich litt auch an Schlaflosigkeit und war stets geängstigt und konnte nie Ruhe finden. Drei Aerzte hatten mich behandelt, aber erfolglos. Da nahm ich Pastor König's Nervenstärker ein und schon nach Gebrauch der ersten Flasche trat eine Besserung ein und nach weiterem Gebrauch von 3 Flaschen bin ich wieder vollständig hergestellt. Ich bin jetzt seit 2 Jahren vollständig gesund, weshalb ich meinen herzlichsten Dank ausspreche.

Frau **Klein**.

Bestätigt durch die Evang. Stadtmission. Gez. **N. Monhof**, Pastor.

Kella, Bez. Erfurt, Pr., 14. Juli 1907.

Im Auftrage des Vaters, Herrn **A. Rehwald**, bestätige ich, daß dessen Knabe fast erblindet war, so daß er kaum einen Teller, der vor ihm stand, sah. Nach Gebrauch von Pastor König's Nervenstärker sieht er fast normal.

Pfarrer **Iseke**.

Frei ein wertvolles Buch für Nervenleidende wird jedem, der es verlangt, zugesandt. Arme erhalten auch die Medizin umsonst. Diese Medizin wurde seit dem Jahre 1876 von dem Hochw. Pastor König, Fort Wayne, Ind., V. St. Am., zubereitet u. jetzt unter seiner Anweisung von der **König Medizin Co., Frankfurt a. M., Taunusstr. 45.** — Bei Apothekern zu haben für Mk. 4.— die Flasche; in der Schweiz für 5 Frank bei Apotheker **W. Volz, Bern.**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf **Grund** dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.**

Wozu ein Bruchband tragen?

Lassen Sie sich sagen, wie Sie ohne Bruchband gehen können. Kostenlos.

Alle die wichtigen Entdeckungen, die mit der Heilkunst im Zusammenhang stehen, sind nicht von Aerzten gemacht worden. Es gibt Ausnahmen, eine solche wurde von einem scharfsinnigen und geschickten alten See-Kapitän — Kapitän Collings gemacht. Nachdem er selbst jahrelang an einem doppelten Bruche gelitten hatte, den die Aerzte als unheilbar erklärten, gab er sich nicht der Verzweiflung hin, sondern beschloß, alle seine Zeit und Energie darauf zu verwenden, selber ein Heilmittel zu erfinden, nachdem er allerhand Versuche angestellt hatte, wurde er selber ein Bruch-Spezialist, wie es einen zweiten nicht gibt. Er fand gerade das, was er suchte. Er heilte nicht nur allein sich, sondern seine Erfindung wurde an verschiedenartigen Brüchen immer und immer wieder ausprobiert, jedesmal mit dem gleichen Ergebnis, daß ein jeder dadurch Heilung fand. Wahrscheinlich haben Sie selbst schon von dieser wunderbaren Heilung gehört oder gelesen, wenn nicht, so werden Sie gewiß froh sein zu erfahren, daß Kapitän Collings bereit ist, jedem Leser des „Illustr. Deutschen Flotten-Kalenders", der mit einem Bruche behaftet, über seine wunderbare Erfindung ausführlichen Aufschluß zu geben, kostenlos, sodaß ein jeder geheilt werden kann, wie schon Hunderte geheilt worden sind.

Heilen Sie Ihren Bruch und verbrennen Sie das Bruchband.

Die Art dieses wunderbaren Mittels ist so einfach, daß die Behandlung ohne Schmerzen oder Unannehmlichkeiten zu verursachen, durchgeführt werden kann. Die gewöhnliche Lebensbeschäftigung kann ausgeübt werden, während das Mittel wirkt. Wenn wir sagen, es heilt, so verstehen wir darunter wirklich was wir sagen, „Heilung", sodaß das Bruchband nicht länger notwendig ist und das Risiko einer Operation vollständig beseitigt wird, denn der gebrochene Teil wird dadurch gesund und stark, wie je zuvor. Untenstehenden Coupon wollen Sie ausfüllen, worauf wir Ihnen alles kostenlos zusenden werden. Kostenlos.

Kostenloser Probe-Coupon.

Capt. W. A. Collings & Sons,
(Box 578) 32 & 34 Theobald's Road,
London, W. C. England.

Geehrte Herren! Senden Sie mir kostenlos Anleitung und Probe, damit ich meinen Bruch heilen kann.

Name ....

Adresse ....

....

Echte prima, sehr milde u. feinste

Lilienmilchseife

Dtz. 4.80 Mk., 3 St. in eleg. Karton **1.40** Mk.
1 Stück **50** Pfg., 3 Dtz. **11.50** Mk. alles franko bei Voreinsendg., p. Nachn. Porto extra.
Andere Toiletteseifen billigste Preise.
Hauptkatalog auf Wunsch gratis u. frei.
Versandhaus COLONIA, G. m. b. H.,
Köln a. Rh. 18, Kamekestrasse 14.
Lieferung sämtl. sanitären Bedarfsartikel.

Daunen-Steppdecken liefert in gedieg. Ausführung auch bei Zugabe der Daunen, zu einer $1^1/_2$ – 2 Pfd. genügend; auch übernimmt d. Beziehen gebr. Decken jed. Art **Ida Schönfeld, Steppdeckenfabrik.** Gegr. 1896. **Frankfurt a. O.,** Halbestadt 19. Preisliste, Stoffproben, Empf. frei.

Bettnässen

verhindert sofort und dauernd mein einzig in seiner Art in Deutschland patentierter **„Custos"** **Goldene Medaille.** Preis 7,50 Mk. **Ehrendiplom.** Bei Bestellung Angabe des Alters u. Geschlechts erforderlich.
Schwan-Apotheke, Bremen-2 W.

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

Cream Report hilft sofort

Vor Gebrauch Nach Gebrauch

Zartes reines Gesicht

erzielt man rasch und sicher durch

Report-Cream

Unerreicht und einzig dastehendes Präparat beseitigt wunderbar leicht

rauhe, rissige Haut,

Pickel, Mitesser, Sommersprossen, braune Flecke, Wimmerln, sowie alle sonst. Hautunreinigkeiten. Streng reelle wissenschaftliche Grundlage nach dem Rp. von **Professor Dr. Hirzel.**

Tausendfach erprobt. Frappante Wirkung. Ueberraschender Erfolg.

Garantie: Bei Nichterfolg Betrag zurück.

Preis **2 Mk.** per Dose. Postversand per Nachnahme nur durch **Ferd. Kögler, Dampfparfümerie, Nürnberg 43.**

Herrliche Locken

sowie schön gewelltes und gekräuseltes Haar kann man sich leicht und schnell durch **Köglers**

Lockenwasser Wellin

herstel'en, alle damit erzeugten Locken sind **sehr dauerhaft,** sodaß selbst bei feuchtem Wetter das Haar lange Zeit seine Lockenform behält.

Einfache bequeme Anwendung.
Reizend wellig, krauses Haar.

Sehr praktisch für Damen als auch Herren.

Preis per Flasche mit Gebrauchsanweisung **2 Mark.**
Porto 50 Pfg. Nachnahme.
Bei Voreinsendung von **2.20 Mark** per Postanweisung oder in Marken erfolgt **portofreie** Zusendung.
Nur allein echt zu beziehen von

Ferdinand Kögler, Dampf-Parfümerie, Nürnberg 43.

Ihre üppige Büste

verdankt diese fesche Wienerin nur dem prämiierten „Feschoform"-Busenpräparat. Rasch u. sicher erhalten Frauen und Mädchen mit „Feschoform" einen **herrlichen, festen Busen, anmutige Figur** und **volle, schöne Körperformen,** auch wenn nur geringe Anlagen vorhanden. „Feschoform" ist keine Arznei, sondern besteht aus gesundheitsfördernden Pflanzenextrakten. Streng reelle Garantie: Betrag zurück, wenn erfolglos. Vom Kaiserl. Patentamt geschütztes Warenzeichen. Prämiiert: Goldene Medaille, Marseille; Großer Ehrenpreis, Rom. Einmalige Anschaffung. Einfache Anwendung. Kein Hängebusen mehr. **„Feschoform" ist einzig und unerreicht dastehend,** von Sachverständigen, Chemikern untersucht und geprüft. Diskreter Versand geg. Nachnahme od. Voreinsendung d. Betrages von **3 Mk.** Man hüte sich vor marktschreierischen ausländ. Nachahmungen. „Feschoform" ist nur zu beziehen durch

Kosmetisches Laboratorium „Violetta", Nürnberg 79.

Feschoform wirkt enorm

Es liegt in **Ihrem Interesse,** bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

ICH WAR GRAU

und nach zweitägigem Gebrauche von **Grolichs Haarmilch**

Framydol

zeigt mein Haar eine wunderbar schöne braune Färbung, welche nicht abfärbt. Durch Waschungen mit Seife tritt die Färbung nur um so schöner hervor. (Auszug aus einem der täglich einlaufenden Anerkennungsschreiben.)

In **Grolichs bleifreier Haarmilch Framydol** besitzen wir endlich ein Präparat, welches alle Vorzüge besitzt, die man an ein haarverjüngendes Mittel stellt. **Framydol** verjüngt graues Haar, während rotes und lichtes Haar eine dauernde dunkle Färbung annimmt. Es genügt schon eine kleine Flasche, die Mk. 2.35 kostet, für längeren Gebrauch, und jedermann kann sich überzeugen, welche schöne jugendliche Färbung das Haar davon erhält. Die Färbung ist echt und widersteht Waschungen mit Seife, ja, die Farbe kommt dadurch nur zu um so schönerer Geltung.

Die k. k. Untersuchungsstation für Lebensmittel in Wien hat die Unschädlichkeit der Grolichschen Haarmilch **Framydol** mittels Attest beurkundet. **Der Versand erfolgt durch die Engel-Drogerie von Joh. Grolich in Brünn.** Eine Flasche kostet Mk. 2.35 und Mk. 4.60 (Porto extra.) Auch käuflich oder bestellbar bei den größeren Apothekern und Drogisten.

Blasse Damen und Herren

erhalten durch Anwendung von

Grolichs Rydyol

zart angehauchte Wangenröte. Man gießt davon einige Tropfen auf einen kleinen Schwamm und verreibt ihn auf den Wangen. Nach einmaliger Anwendung erscheint ein zarter hellrosa Ton. Nach mehrmaligem Auftragen wird derselbe dünkler u. wirkt besonders für den Abend effektvoll. Man kann also nach Belieben sich hellere oder dünklere Wangenröte geben, ohne im mindesten befürchten zu müssen, daß **Grolichs Rydyol** die Haut angreift, weil es absolut unschädlich ist. **Grolichs Rydyol** ist festhaltend, nur durch Waschen zu entfernen und sparsam im Gebrauch. Beim Einkauf achte man auf meine Firma, da es schon wertlose Nachahmungen gibt. Preis einer grün gesiegelten Originalflasche Mk. 1.80 (Porto extra). — Versandstelle, wohin Bestellungen zu adressieren sind:

Chemisch-kosmet. Laboratorium

„Zum weissen Engel" von Johann Grolich in Brünn.

Auch käuflich oder bestellbar bei den größeren Apothekern und Drogisten.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Prachtbetten

Unterbett, Oberbett und 2 Kissen, 1½ schläfer., hochfein rot. dichter Daunenköper mit 17 Pfd. Halbdaunen, das Bett Mk. 30.—. Dasselbe mit prima Halbdaunen Mk. 35.—. Feinstes Daunenbett Mk. 40.—, zweischläfrig kosten dieselben 5 Mk. mehr.

Gänsefedern und andere Sorten per Pfd. Mk. —.75, 1.25. Prima Halbdaunen Mk. 1.50, 1,90, 2.50. Graue Daunen Mk. 3.20, 3.75. Weiße Federn 2.50, 3.15, 3.40, 3.75, 4.10, 4.50. Weiße Daunen 4.35, 5.—, 5.75, 6.25. Garantie: Umtausch oder Geld zurück. Preisliste und Proben über Betten, Federn, Inletts umsonst und frei.

Viele Dankschreiben.

Johann Parensen,

Westfäl. Bettenfabrik,

Brakel Nr. 720, Kreis Höxter.

OZ

OZET-BÄDER

nach

Dr. med. L. Sarason

Bekannt durch ihre Heilerfolge bei **Herz-, Nerven-, Nierenleiden, Arterienverkalkung, Schlaflosigkeit, Asthma, Keuchhusten, Rheumatismus, Gicht, Diabetes, Neuralgie, Ischias, Migräne, Lungenleiden, Schwächezuständen, Ueberarbeitung, Beschwerden der Wechseljahre, Frauenleiden, Blutarmut, Bleichsucht, Scrophulose, Englischer Krankheit, Verzögerter Rekonvalescenz, Alterserscheinungen.**

Ozetbäder werden von berühmten Professoren und Arzten empfohlen und können ohne Apparat in jeder Badewanne genommen werden.

Preis **Mk. 2.50** pro Stück (bei mindestens 6 Stück) — 10 Stück = 1 Postpaket. — **Zu beziehen durch Apotheken, Drogerien oder direkt.** — Broschüren frei. — Gut eingeführte Vertreter im Auslande gesucht.

L. Elkan Erben, G. m. b. H., Berlin-Westend-F.

Ma enleidende!

kauft Hellmich's Lebensbitter à Fl. M. 1.40, **Hellmichs Verdauungstonicum** à Fl. M. 2.—, **ärztlich empfohlen** bei **Magen- und Darmstörungen, Appetitlosigkeit, Sodbrennen, Uebelkeit, Hämorrhoidalleiden u. Blutreinigung** etc. Prospekte gratis u. franko.— Zu haben in Apotheken und Drogenhandlungen. Wo nicht, direkt von dem Fabrikanten **A. HELLMICH, Dortmund 3.**

Bei Angabe dieses Kalenders 10% Rabatt.

A. HELLMICH

A. Hellmich Lebensbitter

Aug. Straub, Neustadt 20

Bad. Schwarzwald

empfiehlt jedem Musiktreibenden **elegante**

Standuhren

mit präzis. Taktmesser

Feiner und nützlicher Geschenkartikel

zum billigem Preis per Stück Mk. **12.50.**

242 m/m

Martens Fleischfaser-Futtermittel

für Hunde u. Geflügel sind allen überlegen.

Seit Jahren glänzend bewährt.

Unbegrenzt haltbar.

Viele gold. Medaillen.

Man verl. Drucksachen.

H. Marten,

Lehrte.

Die Firma **Emil Komann,**

Oberlausitzer Kleiderfabrik,

Seifhennersdorf i. S. 205

liefert nur das Beste. Garantiert **wasserdichte Loden-Pelerinen, Boznermäntel, Beamten-Pelerinen, Lodenjoppen, Stoffanzüge, Oeltuchmäntel, Tropenanzüge, Schlafdecken** u. s. w. Verlangen Sie Preisliste. **Vertretung sehr lohn.** Ungez. Anerkennungen und Nachbestellungen.

Es liegt in **Ihrem Interesse**, bei **Anfragen** und **Bestellungen** auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender"** hinzuweisen.

Vorzügl. Schriften v. O. Siemens, Redakteur vom Bund der Hypnotiseure.

Ausbildung z. Redner u. erfolgreich. Diskuss.-Redner. Mit Anhang: Wie verdiene ich als Redner Geld? — S. schildert hierin s. langjähr. Erfahr., zeigt Kniffe u. Tricks u. ganz besonders wie man selbstbewußt u. furchtl. auftritt. **M. 1.—**

Ein Blick und ich durchschaue jeden! Lehrbuch d. prakt. Menschenkenntnis. Welchen Charakter h. mein Mitmensch, welche Neigungen, Talente, Fähigkeiten? Wie behandle ich meine Geliebte, Freunde, Feinde? Wie werde ich erfolgreich im Geschäft, Liebe, Pädagogik etc.? Welche Veranlagung habe ich selbst, meine Frau, Kinder etc.? **M. 1.—**

Selbsterziehung d. Autosuggestion! Selbstbefreien v. Übel. Beseitigung v. Schlaflosigkeit, Müdigkeit b. Aufstehen, Mißstimmung, Faulheit, Jähzorn, schw. Träume, Trunksucht, Erröten, Verlegenheitsgefühle, Widerstandsfähigk. gegen alle äusart. Genüsse und dergl. Laster, Befestig des Willens, Gehirnruhe etc. **M. 1.—**

Die Selbstverteidigung bei allen tätlichen Angriffen, nach dem japanischen Dschiu-Dschitsu. Ausführlicher Lehrgang, den stärksten Gegner durch Geschick und Tricks sofort zu überwinden. Mit 40 Bildern. **M. 2.00**

Die ungeheuere Macht des Hypnotismus, des persönlichen Magnetismus und des Heilmagnetismus. Leichteste und beste Methoden, seinen Einfluß auf andere auszuüben, das Hypnotisieren zu erlernen, Glück und Erfolg im Leben zu haben. — Unentbehrlich für jeden Menschen. Über 100000 Expl. verkauft. 120 Seiten. Illustriert. Mit 1 Hypnoskop. **Nur M. 1.50**

Die Passauer Kunst oder die Kunst, sich gegen **Hieb, Stich** u. **Schuss** festzumachen, alle Feinde zu überwinden und aus jedem Kampf als Sieger hervorzugehen. Nebst einem Anhange: **Die Kunst, Diebe zu bannen** und alles Gestohlene wieder zurückzubekommen. Nach alten u. neueren Quellen bearbeitet. Preis **80** Pfg.

Allgemeiner Briefsteller, oder prakt. Anleitung, wie man Briefe nach den Regeln des guten Stils [illegible] soll. Eine Sammlung von zahlreichen Freundschafts-, Familienbriefen. Glückwunsch-, Einladungs-, Empfehlungs-, Danksagungs-, Trostschreiben, Bittschriften, Verweisen, Mahnbriefen, Liebesbriefen und Heiratsanträgen, **kaufmännischen** Briefen, Formularen zu Anzeigen, Quittungen, Wechseln, Anweisungen, Eingaben, Klagen, Kontrakten, Vollmachten nebst einer **deutschen Sprachlehre** und einem **Fremdwörterbuch.**
378 Seiten. Preis Mk. **1.60.**

Carl Boskos Kartenkünste oder 184 der interessantesten Kartenkunststücke, arithmetischen und anderen Belustigungen. Mit Abbildungen. 130 Seiten. Preis Mk. **1.—.**

Unterrichtsbriefe über d. Entwickelung u. Aufspeicherg. v. „persönl. Magnetismus" zur Erlangung hoher Körper- u. Geisteskräfte. — Von Dr. Mag. Riedel. **M. 1.50**
Persönlicher Magnetism. ist d. Lebenselexier eines jeden Menschen u. diejen., welche eine große Menge davon besitzen, sind d. Kapitalisten d. Lebens. Sie sind die Meister beider Welten, d. geistigen sowohl als auch der physischen Welt. Kraft, Macht, Wohlstand, richtige Blutzirkulation, starke Denkkraft, eiserne Nerven und ein optimistischer Geist sind ihre kostbaren Juwelen und Eigenschaften. Es ist Pflicht eines jeden denkenden Menschen sich dieses Werk in erster Linie anzuschaffen. — **Erfolg garantiert.** —

Sybille, die berühmte Kartenlegerin, lehrt in diesem Buch auf 5 Arten die Zukunft wahrsagen. — Über 1000 Aufschlüsse u. Beispiele. Bestes Werk für Wahrsagerinnen. **M. 1.20**

Die Hand als Charakterspiegel. Aus der Beschaffenheit der Hände sofort Neigung, Charakter und Talente zu erkennen. Mit 28 erklärenden Bildern. **M. 1.00**

Glück oder Zufall? Magische, praktische Anleitung, das Glück im Spiel und in der Liebe ganz nach Wunsch zu lenken! Für jedermann hochinteressant. **M. 1.50**

Wie wirke ich in die Ferne? Praktischer Lehrgang zur Ausübung der Telepathie auf jede Entfernung u. Heilung von Krankheiten durch dieselbe. Mit 10 Bildern. **M. 0.50**

Das Christus-Problem gelöst! Soeben erschien: **Vor 1900 Jahren. Wer war Jesus Christus?** In einer alten oriental. Bibliothek ist ein Dokument gefunden worden, das klipp und klar mitteilt, wer Jesus Christus war: ein Bundesbruder des Essäerbundes, einer Art Freimaurervereinigung. Es ist der Bericht des Aeltesten dieses Bundes in Jerusalem an den Aeltesten in Alexandrien. Ein christl. Priester versuchte bei der Entdeckung das Dokument zu vernichten, da sich die ganzen mystischen Wundergeschichten auf einmal ganz natürlich erklären. Die Vernichtung gelang ihm aber nicht. Dieser histor. Bericht ist ins Deutsche übertragen worden, neu bearb. v. F. Schmidt. Preis Mk. **1.50, schön gebunden Mk. 2.20.**

Moderne Künstlerwerke! Erfolg garantiert. Tischrücken. Illustr. Pr. 30 Pf.
Das Geisterklopfen. Preis 80 Pfg.
Das Experiment mit dem **Geist Peter** und das **Manifestations-Medium** bei **heller Beleuchtung.** Illustriert Preis 80 Pfg.
Die Entfesselung a la Davenport, die Bagno-Fesselung, das Befreien aus Stuhlfesseln, das Ausziehen versiegelter Kleider. Mit 10 Illustrationen. Preis 50 Pfg.

Zu beziehen durch **Albrecht Donath, Verlag, Leipzig 145.**

Für Porto sind 10 Pfg. beizufügen. — Geg. Nachnahme 30 Pfg. mehr. — Grosser Katal. grat.

Binz
Ostseebad auf der Insel Rügen

23 000 Badegäste!

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Bad Landeck
in Schlesien.

450 Meter Seehöhe. **Schwefel-Thermen** (28,5 ° C.) mit **höchster Radioaktivität.** Terrain-Kurort m. ausgedehnt. Hochwald.

Angezeigt bei
Frauen-Krankheiten, Nervenleiden, Folgen mechanischer Verletzungen, Rheumatismus, Gicht, Herzkrankheiten, Entwickelungs-Störungen, Stoffwechselkrankheiten, Schwächezuständen und Rekonvaleszenz.

Kurmittel: **Mineral-Bäder in den Quellen und in Wannen, Moor-Bäder, innere Duschen, Kohlensäure-Bäder, elektrisches u. Wasserheilverfahren. medico-mechanische Apparate, Trinkkuren mit den radioaktiven einheimischen** und den gebräuchlichen auswärtigen **Trinkbrunnen, Molke, Kefyr.**

Besuch 12400 Personen. **Kurzeit Mai bis Oktober, Hochquellen-Wasserleitung, elektrische Beleuchtung, Eisenbahn.** (Station Landeck).

Prospekte kostenlos.

Die städtische Bad-Verwaltung.

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Grosstabarz

Thüringer Wald. Herrl. geleg., viel besuchte **Sommerfrische und Luftkurort** am Inselberg. Prospekte, Auskunft durch das **Fremdenkomitee.**

Grosstabarz i. Thür.

Pension Hanna (Villa Voelcker).

Vornehme Familien-Pension in bester Lage, unmittelbar am Wald.

W. Neumann. Leutersdorf. O.-L., Sa.

liefert in Massen zu äußersten Preisen: **Obstwildl., Canina, Forst- und Heckenpflanzen** alle Größen und Arten! Ferner **Obstbäume, Rosen, Ziersträucher, Zierbäume, Saatkartoffeln** usw. Preislisten jederzeit kostenfrei!

Technikum
INGENIEUR-AKADEMIE

Maschb., Elektr., Heizg., Gas- u. Installationsf., Hoch- u. Tiefb., Eisen-Betonbau.

Eintritt täglich.

Strelitz
Kürz. Stud. **i. Meckl.**

„Schuhwaren"
Direkt ab Fabrik

Katalog gratis!

in Box**calf** und Chevreauleder Schnür-, Knopf- u. Derbystiefel in allen Formen nach Wunsch.

Größe:	25-26,	27-30,	31-35,	36-42,	40-46
Preis:	3.00	4.25,	5.25	7.50	8.50

Ohne u. m. Lackkappe ein Preis. Besteller hat keine Nachnahmespesen zu tragen. **Paarweise gegen Nachn.- Umtausch gestattet. An Staatsbeamte folgt Lieferung ohne Nachn.**

Schuhfabrik „PHÖNIX", Pirmasens.

Bei mir herrscht Ordnung.

Ich stemple mit dem **Wäschestempel Indeed waschecht** meinen Namen in alle meine Wäschestücke. Vertauschen der Sachen ist dadurch ausgeschlossen und Schaden und Aerger ist vorbei. Kompl. Karton Indeed mit waschecht. Farb. frk. Nachn. Mk. 2,60.

C. H. Godt, Bremerhaven F.

Neben erwerb
für jedermann.

◆ Prospekt gratis. ◆

Deutsches Erwerbs Echo, Cannstatt.

Bouillon - Würfel

Ia. Ware äußerst schmackhaft, 100 Stück Mk 2,50 (bei 200 Stck. Mk. 5.—, 1000 Stck. Mk. 20.— franko) gegen Nachnahme. **Nahrungsmittel-Fabrik „Goliath", Berlin 37/170, Saarbrückerstr. 30 a.**

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Der schwarze Prophet!

Der Mann der Mysterien! Ein zuverlässiger Wegweiser. Gelehrter aller geheimen Wissenschaften, der altägyptischen Weisheitslehre! **Fragt weder nach Geld noch nach Ruhm!** Dieser Weise, dem sich die dunkelsten Geheimnisse offenbaren, stellt Ihnen seine außergewöhnlichen Kenntnisse **GRATIS** zur Verfügung. Er wünscht, daß Sie seine an Wunder grenzenden Fähigkeiten auf seine eigene Kosten prüfen.

Ein alter Astrologe sagte einst: **„ER VOLLENDET, was andere bereits als unerreichbar aufgegeben hatten!“**

Erschien Ihnen Ihr Leben stets inhaltslos?

Hat das Glück Ihnen noch nie gelacht?

Waren Ihre Bemühungen stets erfolglos?

Hatten Sie Unglück in Ihren Unternehmungen?

Der Hindu-Seher!

Geboren im fernen Lande der Mysterien, besaß er schon als Kind die besondere Gabe, das Schicksal anderer Menschen zu ergründen, — schon durch einfaches Berühren der Sachen, welche von den Betreffenden getragen worden waren.

Wenn Sie die **Ursachen** so mancher **Mißerfolge** bei Zeiten **gewußt hätten** — was **für Mühe und** Enttäuschungen hätten Sie sich ersparen können. **HABEN SIE VERTRAUEN!** und schreiben Sie sofort, denn seinen Mitmenschen zu helfen ist seine Lebensaufgabe.

HIER SEINE EIGENEN WORTE: „Der Moment ist da, wo ich in Ihr Leben treten kann. Versäumen Sie nicht diese Gelegenheit wahrzunehmen. Wenn Ihnen nur irgend geholfen werden kann, ich will es tun. Lassen Sie es mich JETZT tun, da ich diesen Weg nicht noch einmal wandeln werde.

Reiben Sie etwas Ruß oder Tinte auf Ihre **beiden Daumen**, machen Sie davon einen Abdruck auf weißes Papier, senden Sie mir dasselbe mit Angabe Ihres Geburtsdatums (Stunde wenn Ihnen solche bekannt) unter Beifügung eines mit Ihrer Adresse versehenen Kouverts. Sie mögen ganz nach Belieben 50 Pfg. Briefmarken, irgend eines Landes, beifügen für Portoauslagen und Schreibgebühren. **Alle Briefe müssen mit 20-Pfg. Marke frankiert sein!**

Prof. ZAZRA, 90, New Bond Street, London, W. Engl. 93.

Glaser-Diamanten

gut und sicher schneid.

Garantie! Umtausch! Zurücknahme!

2—12 Mk.

Illustr. Preisliste u. Zeugnisabdrücke gratis und franko,

Rudolf Grabowski,
Hannover, Engelbostelerdamm 49 b.
Mechanische Diamantwerkzeugfabrik.
Diamanten f. alle anderen technischen Zwecke.

Denkbar billigster Bezug vorzügl. eingeschoss. Centralf.-Doppelflinten von 25 bis 100 Mk. **Browningflinten, Drill., Büchser, Teschings, Revolver, bill. Munition usw.** Preisl. umf. **E. Peting.** Königl. gepr. Büchsenmacher, **Thorn 28.**

Leberecht Fischer,

Markneukirchen i. Sa. Nr. 17.

Eigene Fabrikation und direkter Versand von Musikinstrumenten.

Katalog gratis.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“ hinzuweisen.

Das bessere Publikum bitte ich

Muster besserer Herren u. Damenstoffe!

gratis und franko zu fordern.

Versandhaus M. Römer, Eschweiler bei Aachen.

Bestandt. Extr. Fuci 0,1 Extr. Case, Rhei Frang ann. 0.05.

Korpulenz

Beseitigt ohne Aenderung d. Lebensw **„Obesit“** Aerztl. erprobt u. verordnet. Vom Kaiserl. Patentamt geschützt. **Glänzende Gutacht.!** Frau T. in Braunschweig schreibt: Senden Sie mir baldmöglichst ein Glas Obesit. **Wirkung grossartig.** 1 Sch. 3 Mk., 4 Sch. (ganze Kur) 11 Mk.

Zu haben in allen Apotheken. Man hüte sich vor Nachahmungen.

Hauptdepot und Versand:	Für Oesterreich:
Rats-Apotheke Magdeburg.	Apothek. Klemens, Wien IV. Apothek. W. Wolf, Komotau (Böhm.)

Flechtenkranken

teile ich gern unentgeltlich mit, wie ich von meinem Leiden befreit wurde.
Frau Hölling, Leipzig 2, Rosentalgasse 7.

Gegr. 1858. Gegr. 1858.

Möllers weltberühmtes Augenwasser

zur Stärkung der Sehkraft ganz vorzüglich, sowie sonstige Thür. medizin. Spezialitäten lief. bill. in best. Qualität

Liebrecht Möller, Ober-Weissbach i. Thür. K.

Haben Sie Zahnweh?

Gebe gerne kostenfrei Auskunft, wie Sie ohne Zahnziehen sofort u. dauernd von diesen Schmerzen befreit werden.

S. Hillenbrandt, Würzburg 91.

Sie werden staunen.

„Enthüllte menschliche Macht!“ Größtes aufsehenerregendes, einzig prakt. Lehrbuch von Dr. Agajam, zur Ausnützung verborgener, geheimer Gewalten nach neuest. Methode. Die Geheimnisse, größte Erfolge und Vorteile jeder Art zu erringen. Bezwingender Einfluß auf Andere, ohne deren Wissen und Willen. **Geheime Liebesmacht.** Einzig. Weg zum Glück, Wohlstand, Gesundheit, Energie, Körperkraft und Geistesfrische! Erfolg garantiert! Preis Mk. **1.80.** Prospekt m. Dankschr. gratis.

Zum Totlachen ist das neue, große, hochinteressante Witz- und Vortragsbuch **Satirische Witzraketen** von A. Cronau. Feiner, köstlicher, würziger, sprühender Humor, originelle Epigramme, zündende Scherze, pikante Witze, Couplets, gediegene Vorträge ꝛc. Amüsanteste Unterhaltung. Preis **nur** Mk. **1.80.**

Beide obige Bücher zus. nur Mk. 3.30.

(Großer illustr. Bücherkatalog gratis.)

Nur zu beziehen von:

Klengels Verlag 401, Dresden 19.

Bandwurm

mit Kopf beseitigt prompt uns. bewährtes Mittel für 3,75 Mk.
Versandhaus COLONIA, G. m. b. H., Köln a. Rh. 19, Kamekestr. 14.

---

100 Qualitäts-Zigarren

6 Pfg. à 3.80, 7 Pfg. à 4.50, 8 Pfg. à 5.—, 10 Pfg. à 6.50, 12 Pfg. à 8.25 usw.

mit Prämien-Gutschein.

versend. geg. Nachnahme v. 100 St. an

H. Preuss, Berlin 21 N.
Swinemünderstrasse 64 I.
Zigarren- und Tabak-Versand-Haus.
Engros-Preisliste kostenfrei.

Es liegt in **Ihrem Interesse**, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den **„Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender“** hinzuweisen.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Empfehlenswerte Bezugsquellen.

Bücher und Musikalien.

Hof-Verlagsbuchh. Demme, Leipzig.
Ohrenleiden u. Behandlg. Dr. Walser (0,60) **Arterienverkalkung** u. Behandlg. Dr. Walser (0,50) **Hämorrhoiden** und Behandlg. Dr. Paczkowski (0.80) **Herzleiden** u. Behandlg. Dr. Walser (1.50) **Hautkrankheiten** und Behandlung Dr. Walser (1.20) **Hungerkuren od. wie man** vollkomm. gesund wird (0,30) **Chronisch kalte Füsse** und Heilung (0,30).

J. G. Seeling, Dresden-N. 6. Musikal., Musikinstrumente, Reparaturen. Schulen, Etuden, Duos, l. Tänze u. Märsche für alle Streich- u. Blasinstrumente, Klavier, Zither &c. Kataloge gratis, für welches Instrument? Alle Arten Darm- und übersponnene Saiten.

Das Heim und seine Einrichtung.

Wilhelm Ravené, Berlin W. 30 Ko. Elektrotechnisches Spezialh. Elektr. Klingelanlagen, Haustelephone, Elektrisier-Appar., Spielzeug, Elektr. Bedarfsartik. all. Art. Preisliste grat. u. franko.

Wäsche, Garderoben etc.

Franz Wesoly, Berlin W., Nürnbergerstraße 14 15. Billige Bezugsquelle für Straußenfedern, Boas, Reiher, Marabu, Paradiesvögel. Illustrierter Katalog gratis und franko.

S. Goosmann, Bremen, Langenstr. 115. Marine-Scheuertuch, aus reiner Baumwolle gefertigt, ist das beste, was in Scheuertuch fabriziert wird, u. hält 3- bis 4mal so lange, wie die sonst minderw. Scheuertücher. Man verlange Prospekt.

Zentrifugen.

Aug. Frede, Westkirchen i. W. Nr. 41. Empfehlensw. Bezugsquelle für Milchzentrifugen. Illustr. Katalog, 40 Seiten stark, umsonst und portofrei.

Edler Harzer Kanarien-Sänger

mit geraden und gebogenen Schockelhohlrollen, schöne Knorre, Klingel und tiefe Flöten, gibt zu 8, 10, 12, 15, 20, 25 u. 30 Mk. ab. Der Versand geschieht unt. Nachn., gestatte 8—14 tägige Probezeit und übernehme volle Garantie für lebende Ankunft und Wert. Viele Dankschreiben zu Diensten. Weibchen 2 bis 3 Mark.

W. Pein, Bleicherode a. H., Hauptstr. 3.

Kein Leser versäume sich umgehend meine **neue Preisliste** schicken zu lassen!

Garantie f. jed. Instrument! Zahlreiche freiwillige Anerkennungen.

August Dürrschmidt, Markneukirchen i. Sa. Nr. 293.

Manchester,

weich, elegant, stark, Meter **7.50 Mk.** ◆ **Kostüm-Sammete 2.50—8 Mark.**

Sammethaus Louis Schmidt, Königlicher Hoflieferant, Hannover 68.

Carbolineum hellbraun! Mk. 8.— per Ztr. Obstbaum-Carbolineum M. 10 per Zentner. **Otto Schultz, Fett-Fabrik, Wittenberge** (Bez. Potsdam).

Deutsche Uhrmacherschule

zu Glashütte in Sachsen.

Praktische und theoretische Ausbildung in der **Uhrmacherei** u. verwandter Zweige der **Elektrotechnik.**

Glashütte in Sachsen. Professor L. Strasser, Direktor.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Lästige Haare

im Gesicht und am Körper entfernen Sie mit meinem Enthaarungsmittel schmerzlos in wenig Minut. durch gänzliche Beseitigung der Haare **mit der Wurzel.** Letztere sterben ab. Die Haare kehren dann nie wieder. Keine Reizung der Haut. Besser als die elektrolyt. Behandlg. **Preis Mk. 5.50.** Erfolg und Unschädlichkeit garantiert. Versand diskret gegen Nachnahme oder Briefmarken (nach Oesterreich zollfrei.)

Institut für Schönheitspflege

Schröder-Schenke,

Berlin, Potsdamerstraße 26 b.

Ratten

werden selbst da, wo alle bisher angewandten Mittel versagt haben, mit **Springer's Rattentod** unter Garantie **vollständig vernichtet.** Nur schädlich für Nagetiere, 1 kg Mk. **2.—**, 3 kg Mk. **5.—**, 5 kg Mk. **8.—**.

Feldmäuse

werden **garantiert** am sichersten mit **Springer's Ia. Strychnin-Saccharin-Hafer** vollständig vertilgt, garantiert 0,3% vom stärksten Strychnin enthaltend, **reichlich versüsst** und **durch und durch vergiftete Körner.** 5 kg Mk. **5.—**, 25 kg Mk. **23.—**, 50 kg Mk. **44.—**, 100 kg Mk. **85.—**; Weizen 10% billiger. Extrastarke Giftlegeapparate Mk. **3.50** pro Stück. Unsere Präparate sind für die besten und wirksamsten überall anerkannt. Beste und billigste Bezugsquelle. Versand gegen Nachnahme ab Fabrik. **Chem. Fabrik d. Deutsch. Versicherung gegen Ungeziefer, A. Springer, Karlsruhe 329 in Baden.**

ALLES

für Dilettantenarbeiten, Vorlagen u. Anleitungen f. Laubsägerei, Schnitzerei, Holzbrand 2c., sowie alle Utensilien und Materialien hiezu. (Illustrierte Kataloge für 50 Pfg.)

MEY & WIDMAYER, München.

„Ahrdoktor"

für Kranke und Genesende ärztlich empfohlener Ahrrotwein.

Franz Friedrich, Weingutsbesitzer, **Ahrweiler (Rheinland), Nr. 12.**

Probe umsonst.

Madenwürmer

werden sicher und schmerzlos aus dem Körper entfernt durch **Ascafuqin** (K für Kinder, E für Erwachsene), Dose 1 Mk. Anwendung sehr einfach. Ferner

Wund- u. Beinsalbe

Marke „**Storch**"

für alle Beinschäden, eiternde schwerheilende Wunden, Flechten, Schinnen, Grinde, Kalkbeine der Hühner und Räude der Hunde. Giftfrei, wirkt kühlend und wird gut vertragen. Preis 1 Mark. **Apotheke zum Storch, Dresden-A. 10. Prospekte über alle Storchmittel gratis.**

Bei Seekrankheit, Aufregungszuständen und Unwohlsein bei Eisenbahnfahrten ist **Brocamenth Dr. Verdross** ein vorzügl. ärztl. empfohl. Vorbeugungsmittel. Erhältl. bei Apotheker **Viktor Hauser, Klagenfurt, Oesterr.** Vorrätig in allen größeren Apotheken Deutschlands.

---

50 Couplets, Soloszenen, Lieder, Theaterstücke, Vorträge für Familien- und Herrenabende, erstkl. Auswahl, **neuestes** Material, I. Auflage 1911/12 **mit Klavierbegleitung.** Durchschlagender Erfolg selbst für Talentlose. **Franko nur 1 Mark 50 Pfg.**, Nachn. 1.80, Billigste Bezugsquelle f. Vorträge usw., Schminke, Nasen, Bärte, Perrücken, Kopfbedeckungen, Cotillon- und Dekorations-Gegenstände, Scherz-, Jux- u. Vexier-Artikel.

A. Lindner, München K. K.,
Häberlstr. 11.

Stottern heilt unter **Garantie**
Carl Matzke,
Burgsteinfurt.
— Prospekt frei. —

1000 Mark

und nicht nur 1 Mk. ist Ihr Buch wert, schreibt mir soeben Ch. Rückert aus Nizza, und ähnlich begeistert äußern sich 1000 andere. Dies Buch:

Der Weg zum Glück

ist ein absolut sicherer Führer zu Wohlstand und Glück. Für jeden — ob **alt** oder **jung,** ob **Herr** oder **Dame** — unentbehrlich wegen seines für das ganze Leben wichtigen Inhalts. — 90 000 Exemplare verkauft. Preis **1 Mark** franko, diskret verschlossen. Briefmarken aller Länder in Zahlung genommen. (Nachnahme 30 Pfg. mehr) **Philantrop-Verlag, Abteil. 21 b. Berlin W 15,** Fasanenstraße 5.

Es liegt in Ihrem Interesse, bei Anfragen und Bestellungen auf Grund dieser Annoncen auf den „Illustrierten Deutschen Flotten-Kalender" hinzuweisen.

Verantwortlich für den Inseratenteil: K. Kücken, Minden i. W.